

FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Sujet de thèse :

Le Régime de Circulation sur les Routes Françaises

Auteur :

GUSTAVE MARGUERON

Docteur en droit

Jury :

MM. les Professeurs :

A. MESTRE, Président

JACQUELIN

ESCARRA

Date de la soutenance :

Le vendredi 13 Juin 1930, à 14 heures

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs au-
teurs.**

FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Sujet de thèse :

Le Régime de Circulation sur les Routes Françaises

Auteur :

GUSTAVE MARGUERON

Docteur en droit

Jury :

MM. les Professeurs :

A. MESTRE, Président
JACQUELIN
ESCARRA

Date de la soutenance :

Le vendredi 13 Juin 1930, à 14 heures

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs au-
teurs.**



PREFACE

Nous nous sommes proposés de faire une *étude complète*.

Notre régime de circulation a de fortes attaches avec le passé. Aussi, son évolution, en rapport avec le développement des routes, sera d'abord pour nous l'objet d'un examen particulièrement attentif depuis les temps les plus reculés de l'histoire. Nous nous éloignons sur plusieurs points de l'opinion des auteurs et notamment de Vignon.

Mais nous nous attacherons surtout à l'étude du régime de circulation actuel.

Chaque disposition du Code de la route sera commentée *de la manière la plus détaillée*, aux points de vue *administratif et juridique*.

Nous n'oublierons qu'*en dehors du Code de la route* il existe, *éparses dans un grand nombre de textes*, des règles également utiles à connaître par les usagers. Nous les étudierons de la même façon.

Un chapitre spécial sera notamment réservé aux *règlements des Préfets et des Maires*, dont le nombre et la diversité ne cessent de s'accroître.

Nous croyons encore innover, en indiquant à la suite de chaque article, pour chaque nature d'infractions, les *pénalités* qui menacent les contrevenants.

Il s'agit là, nous ne l'ignorons pas, de questions *extrêmement délicates*, à raison des complications parfois inextricables qu'entraîne la juxtaposition des dispositions *particulières* de textes législatifs spéciaux : anciens règlements, lois des 23 mars 1842, 30 mai 1851, etc..., aux dispositions *d'ordre général* du Code pénal. Nous espérons, néanmoins, conduire notre travail à bonne fin.

Notre étude contiendra, en définitive, *avec tous les textes et toute la jurisprudence*, les renseignements utiles à tous.

G. M.

PRELIMINAIRES

Aperçu de l'Œuvre Routière Française

Il n'est pas besoin d'une longue réflexion pour reconnaître la grandeur de l'œuvre routière accomplie sur notre sol pendant les siècles de notre histoire et dont nous nous trouvons les heureux bénéficiaires.

Il suffit de penser à la somme d'efforts et d'intelligence qu'il a fallu déployer pour édifier cette multitude de chemins carrossables qui, traversant de larges marais ou des torrents profonds, enserrant de leurs lacis des pics escarpés, mettent en communication facile les plus petits villages et jusqu'aux moindres hameaux.

Et de quel doigté et de quelle persévérance les autorités successives de notre Pays ont-elles dû faire preuve pour établir et inculquer dans les usages un régime de circulation apportant l'ordre et la discipline sur ce domaine où les éléments les plus étrangers de notre population se rencontrent tous les jours.

L'honneur de cette œuvre revient tout d'abord *au peuple romain*, éminemment méthodique, qui en fut le promoteur et qui sut créer de toutes pièces ces voies tentaculaires, malheureusement détruites aux époques barbares, dont nous admirons encore, dans les ruines, la conception hardie et la solidité massive.

Mais c'est surtout à la compétence réelle et à l'impulsion particulièrement agissante de notre *Corps des Ponts et Chaussées* que nous sommes redevables du magnifique réseau, envié des autres Nations, qui fit, jusqu'à notre époque, la fierté de notre Pays.

Cette œuvre, vraiment imposante, la présente étude nous la fera suivre dans son histoire.

Le sujet sera d'autant plus intéressant que les routes restent les témoins les plus vivants des civilisations passées.

Elle subsiste toujours, sous ses transformations successives, cette grande artère commerciale de la Méditerranée à la Mer du Nord, par Lyon, Reims ou Strasbourg, qu'avaient déjà connue les colporteurs d'ambre de la Baltique au temps de la préhistoire. Elle est également demeurée, cette voie importante d'Espagne en Italie, par le mont Genève, foulée par Annibal, puis plus tard par les légions romaines, les cohortes des Croisés, les arquebusiers de Charles VIII, les grenadiers de Bonaparte et, plus récemment, par les Bleus horizon de la Grande Guerre. Et combien d'autres encore, d'origines aussi reculées, ont assisté, impassibles, à de non moins hauts faits de notre histoire. Les monuments publics s'effritent sous les intempéries des siècles. Les routes, elles, subsistent et continuent, au travers des temps, à remplir leur mission, qui est de conduire les uns vers les autres les hommes, que ce soit pour quelque nécessité de la vie, pour quelque but mystique, pour la guerre ou pour la paix.

On a très justement dit qu'elles étaient « l'âme de la Nation ».

LIVRE PREMIER

LE RÉGIME DE CIRCULATION

aux différentes époques de l'histoire
et de nos jours

Ses Principes

au double point de vue :

- 1° de la Conservation des voies publiques;
 - 2° de la police de la Circulation
-

SOMMAIRE:

L'Epoque romaine;

L'Epoque franque;

L'Epoque féodale;

L'Epoque monarchique;

L'Epoque moderne et contemporaine;

Principes actuels d'usage des voies publiques.

L'ÉPOQUE ROMAINE

SOMMAIRE

	Pages
I. — LE RESEAU ROUTIER	11
A) <i>L'Etablissement d'un réseau routier dans les</i> <i>Gaules</i>	12
B) <i>La Construction des routes</i>	14
C) <i>La Circulation</i>	16
II. — LE REGIME ADMINISTRATIF DES ROUTES.	19
A) <i>Classification</i>	19
B) <i>Administration proprement dite</i>	21
III. — LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES	23
IV. — LA POLICE DE LA CIRCULATION	25
V. — REGARD D'ENSEMBLE	28

L'ÉPOQUE ROMAINE

L'époque romaine sera dans notre étude l'objet, d'une particulière attention, bien qu'avec le recul des siècles un voile d'oubli paraisse déjà tomber sur cette période, pourtant l'une des plus intéressantes de notre histoire.

Elle a marqué d'une si profonde empreinte la réglementation routière à son point de départ qu'on ne cessa, jusqu'à l'époque révolutionnaire, de voir dans les règles établies par les juristes romains les principes directeurs d'un régime de circulation idéal.

On trouve ces règles posées comme des postulats intangibles dans toutes les œuvres importantes des Légistes de l'Ancien Régime. Même vers le déclin de la Monarchie, Le Clerc-du-Brillet (1), l'un des auteurs les plus remarquables du XVIII^e siècle, prend encore grand soin de citer la règle romaine avant de s'en référer à l'usage ancien.

D'ailleurs, d'une manière générale, nos Ancêtres, dans leurs lents et pénibles efforts pour reformer une Société organisée après l'anarchie des temps carolingiens, dirigèrent constamment leurs regards sur l'œuvre grandiose des Conquérants romains, qui s'imposait à leur admiration.

S'ils ne la copièrent pas entièrement, ils s'en inspirèrent sur de nombreux points, et nous ne saurions, en particulier, suivre le développement graduel de notre régime de circulation sans connaître au préalable le modèle établi par nos Antiques Maîtres.

(1) « Continuation du Traité de la Police de Delamare », publiée en 1738.

I

LE RESEAU ROUTIER

A. — L'établissement d'un réseau routier dans les Gaules.

Ce serait une erreur de penser que les Romains, arrivant dans notre Pays, trouvèrent ce territoire sans chemin. Avec l'immensité des forêts, les grands prêtres druidiques n'auraient pu parvenir à leur assemblée annuelle des Pays chartrains, où se décidait de l'activité des tribus gauloises, si un réseau de voies de communication n'avait déjà existé, si rudimentaire fût-il. La fréquence des migrations, l'usage des chariots et des chars de guerre (1), attestent qu'il existait déjà des chemins sur notre sol à cette époque ancienne de notre histoire.

Mais « le travail des mains ne s'était pas encore ajouté au travail des pieds » pour faire de ces voies sommaires des routes; ce n'était encore que des *pistes* frayées au hasard des circonstances diverses et notamment de la conformation du terrain, de la végétation et des points d'eau.

Il devait appartenir aux conquérants romains de transformer cette situation.

Des communications rapides et sûres leur étaient indispensables pour surveiller attentivement le Pays conquis et faciliter l'envoi rapide, sur les points menacés, des troupes et du matériel de guerre.

Aussi l'Empereur AUGUSTE, organisant la conquête, s'empressa-t-il de relier la nouvelle Province à son Empire par

(1) L'usage des chars était déjà connu des Gaulois. Ainsi, le Roi Bituitis, lorsqu'il fut capturé par les Romains, combattait sur un carpentum d'argent qui servit à le conduire au triomphe. (Nicolas Bergier — Histoire des grands chemins de l'Empire.)

deux routes traversant les Alpes et aboutissant à Lyon : l'une par la vallée d'Aoste et l'autre par Suse et Briançon. Son gendre AGRIPPA fit partir de cette dernière ville, placée comme une forteresse au cœur de la Gaule (1), quatre voies principales respectivement dirigées vers la Baltique, vers la Manche, vers l'Océan et vers la Méditerranée.

Pendant les siècles suivants de domination, ces voies se multiplièrent, non plus dans un but exclusivement militaire, mais dans l'intérêt d'une bonne Administration et de la facilité des échanges (2). On s'attacha aussi à desservir, en dehors des centres agricoles, les stations balnéaires, de première importance dans la vie des Romains.

A son apogée, le système routier des Gaules n'avait pas moins de 40.000 kilomètres dont 15.000 kilomètres en voies principales.

Il comportait :

Une *artère médiane*, d'Arles à Lyon et de Lyon à Boulogne par Reims;

Une série de *voies divergentes* conduisant de Lyon, la capitale, aux extrémités des frontières : villes du Rhin, cols des Alpes et des Pyrénées, ports de l'Océan et de la Manche (Bordeaux, Brest, Cherbourg, Honfleur);

Des lignes périphériques reliant presque tous les points terminus des routes précédentes : voie de la rive gauche du Rhin, au Nord-Est; voies Aurélienne et Domitienne se faisant suite, au Sud; voie de Dax à Bordeaux, Saintes, Angers, Rennes, Cherbourg, à l'Ouest; voie de Cherbourg à Lille bonne et Boulogne, au Nord-Ouest.

Enfin, dans l'intervalle, un nombre considérable de *chemins de jonction*, comblant les vides et mettant les Cités en relations les unes avec les autres, partout où les conditions naturelles le permettaient et où les besoins de la vie politique et économique le faisaient désirer (3).

(1) Suivant Strabon, livre III de sa Géographie.

(2) L. Friedlaender-Sittenges. Roms, 7^e édition, 1910-1911, p. 63.

(3) Daremberg et Saglio — Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines — Via.

B. — *La construction des routes romaines.*

Peuple de conquérants, les Romains se formèrent une conception de la technique des routes dans l'établissement de ces « *voies militaires* » que, dès leurs premières expéditions, ils se mirent en devoir de construire pour maintenir plus facilement dans l'obéissance les Provinces soumises.

Sans doute édifièrent-ils plus tard des chemins destinés aux seuls besoins des populations civiles, mais leurs Ingénieurs, imbus des vieux principes, n'opérèrent pas différemment pour ces chemins bien que la circulation y restât toujours faible et n'exigeât jamais autant d'attention.

C'est donc à ces voies militaires qu'il convient de se référer pour avoir une idée exacte des routes romaines.



Etablies dans un but essentiellement stratégique au travers de l'immensité des territoires conquis, les voies militaires devaient constituer comme une *sorte de fortin continu*, d'où les troupes en marche pourraient à tout instant scruter au loin l'horizon, éviter les embuscades et être en posture de résister à des attaques possibles.

Les routes romaines rechercheront donc les points les plus hauts et les plus découverts. Elles seront appelées les « *chemins haussés* ».

Elles iront au plus court, sans s'occuper des localités intermédiaires ni des pentes (1), pour raccourcir les distances et permettre l'envoi rapide des légions dans les contrées où leur présence devenait subitement nécessaire.

Elles s'écarteront des bas fonds et des vallées où l'obligation pour elles de suivre strictement la ligne droite qui découlait de l'emploi des véhicules à essieux fixes, les seuls connus jusqu'au XVII^e siècle, pouvait conduire à la traversée difficile de terrains marécageux ou humides.

(1) Il semble pourtant que les Ingénieurs romains n'aient pas admis des déclivités dépassant 10 à 12 %, et exceptionnellement 15 à 20 % dans les pays de montagnes. Si la pente du sol était plus forte, ils rachetaient la différence, comme de nos jours, par des lacets, mais d'une manière beaucoup plus rapide.

Point n'était besoin, d'autre part, de larges routes pour les troupes en marche : il suffisait que les croisements et les dépassements puissent s'effectuer (1).

Mais, par contre, les voies romaines devaient être construites « *pour durer sans fatigue et sans faiblesse* » (2); il fallait qu'elles se trouvent toujours en état de recevoir les légions et leur matériel de guerre. Il convenait donc de les aménager avec un soin tout particulier afin qu'elles puissent demeurer d'une viabilité satisfaisante le plus longtemps possible et avec un minimum d'entretien.

La main-d'œuvre était d'ailleurs abondante : soldats chez lesquels il était nécessaire de bannir l'ennui dans l'intérêt d'une bonne discipline et de l'entraînement guerrier, multitude de vaincus à qui ne devait pas être laissé le loisir de conspirer, condamnés aux travaux publics, furent employés sans arrêt sur les routes. Aussi put-on faire grand. On voulut pour les chaussées des assises fermes et massives, recouvertes autant que possible de dalles bombées capables de prévenir les dégradations des eaux et des végétations, et de mieux résister à l'usure (3).

(1) La largeur des routes romaines était très variable. Les plus larges avaient de 14 à 16 pieds (4 m. 13 à 4 m. 72) et permettaient le passage de front de trois chars. Ensuite venaient les routes à deux chars, de 10 à 12 pieds (2 m. 95 à 3 m. 54), puis, dans les montagnes, les routes à un char, de 6 pieds (1 m. 77).

(2) C. Jullian.

(3) Le sol était creusé jusqu'au terrain solide. A défaut de terrain solide, on battait des pieux. La fouille, nivelée, recevait une aire de sable de 0 m. 10 à 0 m. 15, puis une épaisseur de 0 m. 025 environ de mortier de sable.

Quatre couches de maçonneries superposées, d'une épaisseur totale de 1 m. 10 à 1 m. 50, constituaient la chaussée proprement dite :

1° Le « **statumen** », de 0 m. 30 à 0 m. 60 d'épaisseur, composée de pierres de libages liées entre elles par un ciment très dur;

2° Le « **rudus** » — 0 m. 25 — blocages de pierres cassées et bien pilonnées;

3° Le « **nucleus** » — 0 m. 30 — béton plus fin, pilonné par couches minces et bien cylindrées;

4° Le « **summun dorsum** » ou « **summa crusta** » — matériaux très durs : pavés ou empierrements fortement bombés.

Les pavés mesuraient de 0 m. 30 à 1 m. de côté, de 0 m. 30 à 0 m. 40 d'épaisseur; leur surface de roulement était soigneu-

Ainsi conçues, les chaussées des voies romaines constituèrent de véritables ouvrages d'art, comme en témoignent les divers tronçons qui, bravant les siècles et l'instinct destructeur des hommes, restent encore intacts de nos jours et nous livrent le secret de leur longue durée.

C. — *La circulation sur les routes romaines.*

Les routes romaines, si solidement établies, reçurent surtout la circulation des troupes et des messagers publics. Les déplacements des populations civiles ne prirent jamais une grande extension chez ce peuple, essentiellement agricole, sans goût pour le commerce et qui s'attacha à fixer sur place, à perpétuelle demeure, de père en fils, chaque famille de sa population (1).

Les Romains mirent à organiser cette circulation le même esprit pratique que nous avons constaté pour la construction.

Ainsi, on installa sur les routes des pierres spéciales pour faciliter la montée à cheval ou en char (2), et des *bornes miliaires* (3) se succédaient à intervalles réguliers pour indi-

sement taillée en pierres carrées ou polygonales irrégulières.

Les empièvements étaient faits de cailloux de la grosseur d'un œuf, liés avec de la pouzzolane, de la brique pilée, etc... Des trottoirs ou « **marges** » de 0 m. 50 à 2 m. de largeur, en pierres de taille enfoncées dans le *nucleus* encadraient de chaque côté l'« **agger** » (chaussée).

Un fossé de 0 m. 60 de profondeur, de 0 m. 75 à 0 m. 50 d'ouverture, était établi de chaque côté de la route, à 2 m. ou 2 m. 50 de la maçonnerie.

(Daremberg et Saglio — Dictionnaire des antiquités grecques et romaines. Extrait.)

(1) Rappelons que la fixation sur place des familles fut une nécessité pour l'Administration romaine, essentiellement centralisatrice, appelée à gouverner, de la Ville conquérante, l'immense Empire composé de contrées les plus diverses et les plus éloignées. Les résultats les plus complets furent atteints, à cet égard, dans les campagnes, avec la formation de la classe des « **colons** », rívés, eux et leurs descendants, au sol cultivé, à perpétuelle demeure.

(2) Œuvre de Caius Cracchus, frère de Tibérius.

(3) C'est aussi C. Cracchus qui fit placer le long des routes, de mille en mille pas, des « **bornes miliaires** » pour indiquer les distances aux voyageurs (Lex *sempronia Viar* — 133 avant

quer aux voyageurs les distances déjà parcourues ou restant à parcourir.

Le soin des transports officiels : correspondances militaires et administratives, ravitaillement des légions, voyages des Empereurs et des Fonctionnaires, etc..., fut confié à un service public (« *cursus publicus* ») (1), doté d'un personnel permanent et hiérarchisé. Des stations de relais (« *mutationes* ») et des stations de séjour (« *stationes* » ou « *mansiones* »), judicieusement espacées (2) et abondamment pourvues d'approvisionnements de toutes sortes, de chevaux et de mules, etc..., permirent à ce service de fonctionner dans les meilleures conditions.

L'organisation était si bien conçue qu'on rapporte que Tibérius Néro, envoyé par l'Empereur Auguste de Lyon en Allemagne sur la nouvelle de la maladie de Drusus Germanicus, put faire en vingt quatre heures, avec trois chariots de relais, deux cent mille italiques (3), soit près de 300 de nos kilomètres actuels. Comme le constate Nicolas BERGIER dans son « Histoire des grands chemins de l'Empire » (4), ce n'était déjà plus aller, c'était « voler ».

On avait commencé à « *courir* » sur les routes à pied, avec ou sans chaussures (5). On substitua bien vite à ce procédé

J. C., d'après Plutarque, Cracchus, 7). Ces distances étaient comptées de Rome ou des Villes principales. A Rome, on partit pour le mesurage des portes de la ville, puis plus tard, du « **miliaire doré** », monument élevé au milieu du Forum par l'Empereur Auguste, pour symboliser le centre du monde (en fait, on ajouta un mille aux anciennes distances). Au delà du Rhône, on comptait en lieues. D'abord de formes diverses, les bornes miliaires furent peu à peu remplacées par des croix chrétiennes, qui restèrent le seul mode de signalisation des routes jusqu'au XVIII^e siècle.

(1) Le « **cursus publicus** » fut créé par l'Empereur Auguste. Les précurseurs en étaient les Perses qui, sous Cyrus, établirent des courriers royaux avec relais de poste (Hérodote, VIII, 98).

(2) Les « **mutationes** » ou relais, étaient espacés en moyenne de 10 à 12 milles (15 à 18 km.) et les « **mansiones** » ou haltes pour la nuit, de 30 à 40 milles (44 à 60 km.). Code Théod. VIII, 5, 53. Cod. Justinien XII, 51, 15. Pline. Nat. Hist. VI, 102; XII, 52. Suétone. Tiber. 10.

(3) Le mille valait 8 stades, soit environ 1.480 de nos mètres actuels.

(4) Livre III, chap. X, p. 601 (d'après Pline, Histor. nat. L. 6).

(5) Vespasien avait prescrit sous son règne la « course » sans chaussures aux messagers publics pour faire l'économie de l'indemnité de chaussures allouée à ces agents.

primitif la « course » à cheval, puis en char. On utilisa comme véhicules de transport (1) des voitures de poste rapides : « *birotæ* », « *cissia* », « *rhedæ* », « *carpentæ* », « *carri* », différant par leur aménagement ou le luxe de leurs carrosseries, et des voitures spéciales pour le roulage appelées « *clabulæ* ».

Comme animaux de trait on se servit de chevaux, de mulets, de bœufs et d'ânes.

Le transport des particuliers, de leurs messages et de leurs marchandises fut abandonné à l'initiative privée; son peu d'importance relative ne justifiait pas des mesures spéciales. Dans maintes Citées, des gens faisaient profession de messenger (« *tabellæ* »). Suétone parle de voitures de louage (« *meretoriâ vehicula* ») (2). Il y eut même sous l'Empire des entrepreneurs de transports groupés en corporations (« *collégia* »).

L'insécurité des routes était déjà redoutée des voyageurs isolés, exposés à tout instant à être arrêtés par les bandits dans les bois (« *saltores* »). Aussi les particuliers recouraient-ils, plutôt que de se hasarder sur les chemins, à l'intermédiaire des Agents des Sociétés de publicains ou des employés du fisc.

Cette insécurité et l'économie encore toute locale de la vie sociale de l'époque furent également des causes qui s'opposèrent au développement de la circulation privée sur les grandes routes romaines capables pourtant, par leur construction massive, de résister à des transports même intensifs.

(1) Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines. — Daremberg et Saglio.

(2) Suétone. Les Douze Césars. Vie de Caligula.

II

LE REGIME ADMINISTRATIF DES ROUTES

Comme tout peuple de conquérants, les Romains s'attachèrent à introduire dans les Provinces occupées, avec leurs coutumes et leurs mœurs, leur régime d'administration et de droit.

Le succès couronna d'ailleurs leurs efforts. Il advint même que la fusion intime de tous les Territoires soumis à l'hégémonie de Rome s'accomplit (1).

Il y eut donc seulement en Gaule un droit romain, tempéré au début par des nécessités d'adaptation.

C'est à ce droit romain intégral que nos ancêtres se sont référés pour la réorganisation de notre ancienne France.

Il n'en fut pas différemment en matière de routes. Aussi devons-nous considérer, pour notre étude, le régime des routes dans son évolution à Rome et non plus seulement aux temps de l'occupation romaine.

A. — *Classification des routes romaines.*

Les Romains classèrent (2) les routes d'après leur utilité.

Les « *Viae militares* » (3), les premières qui furent construites sur le Territoire soumis et restèrent toujours au premier plan des préoccupations de ce peuple de conquérants, étaient « *celles par lesquelles les Capitaines et les Empereurs faisaient la conduite de leurs Armées et des bagages qu'ils avaient à leur suite* » (4). Toutes reliées à Rome,

(1) Edit de Caracalla (211-217), précédé de concessions émanées de Claude, de Galba et d'Othon (Tacite, Ann. XI; hist. 1, 8, 51, 78).

(2) Suivant Ulpien, Digeste, XLIII.

(3) Eumen., Grat. act. 7, Code Theod VII, 5, 3, Digeste XLIII.

(4) Bergier. Histoire des grands chemins de l'Empire.

d'où l'appellation encore usitée pour nos routes de « *Chemins des Roumieux* » (1), elles aboutissaient au bord de la mer, à un fleuve, à une grande ville ou à une autre voie.

Les autres grandes artères, reliant les centres importants, étaient des « *viae regiae* » (2) (ou « *regales* », ou « *basilicae* »), encore désignées « *viae consulares* » ou « *viae praetoriae* », à cause de la qualité des magistrats qui les avaient fait établir.

Enfin, il existait des « *viae vicinales* » (3) (ou « *vicinae* », ou « *paganicae* »), qui servaient à relier les autres routes et les bourgades rurales (« *Vici* »).

Ces voies : *viae militares*, *viae regiae*, *viae vicinales*, rentraient dans la catégorie des « *viae publicae* », ainsi appelées à raison de leur établissement sur un sol du domaine public, de l'Etat ou des Villes (4).

Les « *viae militares* » et les « *viae regiae* » étaient, en principe, construites aux frais de l'Etat qui réclamait de fortes contributions aux villes desservies.

La création des « *viae vicinales* » incombait aux bourgades traversées. Celles-ci en partageaient les dépenses avec les propriétaires riverains (5).

En fait, quelle que fût la classification administrative des voies romaines, leur entretien restait à la charge des riverains, sans aucune exception.

Une constitution d'Honorius et de Théodose avait d'ailleurs classé les travaux des chemins parmi les ouvrages les plus nobles (6).

On opposait aux « *viae publicae* », les « *viae privatae* »

(1) Jean Bonnerot. — Les Routes de France.

La même origine semble devoir être attribuée à l'expression populaire : « Tous les chemins mènent à Rome ».

(2) Supra nota 3 p. précéd.

(3) Digeste. Loi 2, § 22, Ne quid in loco publico.

(4) Sicul. Flacc. De condit, agr. p. 146 (édition Lehmann) et Digeste XLIII.

(5) Ibid.

(6) Code. Loi 4, De privilegis domus Augustoe, Livre III, titre 74. C. J. Loi 7, Livre I, titre 2. — Cod. Théod. Livre XV, titre 3, de itinere muniendo.

(« *privati juris* », « *péculiaries* » ou « *domesticae* ») établies sur un sol privé et entretenues aux frais des propriétaires du sol qui pouvaient en autoriser ou en interdire l'accès (1). Elles prenaient, à la campagne, le nom de « *viae agrariae* », « *campestres* » (2). Ulpien décidait qu'exceptionnellement des « *viae vicinales* » pouvaient être des « *viae privatae* », si elles étaient créées par des particuliers sur leur sol. On rangeait encore parmi les « *viae privatae* » les chemins dénommés « *viae communes* » (3) servant à plusieurs voisins, et ceux qui étaient exploités à titre de servitude sur le domaine d'autrui.

B. — *L'administration des routes romaines.*

Les Censeurs (4) furent les premiers qui régiront les routes romaines en leur qualité de gardiens des biens publics.

Mais après les conquêtes en dehors de la Péninsule italique, l'administration des routes passa dans les Provinces aux « *Judices* » (Présidents ou Gouverneurs) auxquels on adjoignait des Commissaires extraordinaires, les « *curatores viarum* » ou « *curatores operum publicorum* » (5).

Ces Commissaires extraordinaires furent directement chargés du soin des grandes routes par l'Empereur Auguste (6), les voies moins importantes étant dévolues aux « *procurateurs de l'ordre équestre* » (7).

Les curateurs pourvoient à la fois à l'entretien, à la police et à la conservation des routes. Ils étaient en même temps administrateurs et juges, relevant les contraventions et prononçant eux-mêmes l'amende ou la démolition (8).

(1) Digeste IX, 2, 31. — XLIII, 8, 2.

(2) Digeste XLIII, 8, 2, 22 et 24.

(3) Digeste XLIII, 8, 2, 23.

(4) Cic. De Leg. III, 3, 7.

(5) Cic. Ad Att. VI, I, 22; App. Bell. Civ. II, 27; Cod. Théod. Lois 24 et 36. De operibus publicis.

(6) Suétone, par. 37. Vie d'Auguste; C. Jullian. Les transformations politiques de l'Italie sous les Empereurs (p. 73 et 143).

(7) Mispoulet. — Institutions politiques des Romains, t. I, p. 289.

(8) Digeste I. 16, 7, I. — Paul. Sentences. Lib. V, titre VI, 2.

Sous le Bas-Empire, l'Administration se partagea entre les Préfets du Prétoire, les Vicaires dans leurs Diocèses et les Gouverneurs dans les Provinces. Il n'existe plus de distinction entre les routes de l'Italie et celles des Provinces. Toutes les « *viae* » sont placées sous le contrôle d'Inspecteurs nommés par l'Empereur (1).

(1) Cod. Theod. Loi 2 — de op. publ.

III

LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES

Considérées comme « *res publicae* » (choses affectées à l'usage de tous les citoyens) et classées pour ce motif dans la catégorie des « choses hors du commerce », qui a servi de base à notre conception juridique du domaine public et dont les données essentielles furent établies aux premiers siècles de l'histoire romaine avec une précision toute scientifique, les voies publiques bénéficièrent de bonne heure, chez nos antiques Maîtres, d'un régime de protection assez complet.

Déjà, on les regardait comme *inaliénables* (1) et *imprescriptibles* (2). Si on tolérait sur leur domaine quelques constructions privées, la précarité de l'autorisation était attestée, comme de nos jours, par la perception d'une redevance annuelle (« *solarium* ») (3).

On ne pouvait bâtir à leur limite sans avoir obtenu l'alignement (4).

Il était expressément défendu de les détériorer (5). Le nombre d'animaux d'un attelage, ainsi que les chargements

(1) Digeste. L. 6 pr. et L. 34, par. 1. De *contrehenda emptione*. Textes de Pomponius pour le domaine public de l'Etat et témoignage de Paul pour le domaine public des villes.

(2) Digeste L. 9, et 45 De *usurpationibus*.

(3) Digeste L. 2, par 2.

(4) Tacite I. — Ainsi l'Empereur Néron, après l'incendie de Rome, fit établir un plan de reconstruction de la ville, qui prévoyait des rues ordonnées, droites et larges, des places publiques mieux distribuées et plus spacieuses. Les citoyens devaient, pour bâtir, demander la permission et obtenir, avant de commencer les travaux, l'indication de l'alignement nécessaire pour maintenir les rues dans la largeur fixée par le plan de reconstruction.

(5) Digeste L. 2, par. 17.

des véhicules, furent strictement réglementés dans l'intérêt de la conservation des chaussées (1).

La protection du domaine routier relevait soit de l'*imperium* du magistrat, dont l'autorité comportait le pouvoir de faire supprimer tous les obstacles apportés à la circulation (2), soit de l'initiative d'un simple citoyen, par la dénonciation de l'empiètement au moyen de l'action « *operis novi nunciato* » (3) qui prenait alors le caractère public. Enfin, les interdits *prétoriens prohibitoires* prévenaient les tentatives de détérioration ou d'empiètement; les interdits *prétoriens restitutoires* imposaient aux auteurs des dégradations le rétablissement des lieux dans leur état primitif.

La conservation des voies publiques était considérée comme chose si importante qu'on défendait même de molester quiconque rétablissait un chemin dans ses anciennes dimensions ou le réparait sans causer de dommages (4).

(1) Nicolas Bergier (Histoire des grands chemins de l'Empire). L. III, chap. X, p. 602. Codes Justinien (L. 12, tit. 51) et Théodosien (L. 8, tit. 5).

(2) Digeste L. 7. Ne quid in loco publico.

(3) Digeste L. 5, par 9.

(4) Digeste L. 43, 11 pr.

IV

LA POLICE DE LA CIRCULATION

Le besoin d'une police développée de la circulation se fit peu sentir dans la voirie extérieure où les principaux transports étaient confiés au « *cursus publicus* », service d'Etat soumis à une surveillance particulière (1).

Il n'en alla pas de même dans la voirie urbaine. Le trait saillant des mœurs romaines fût en effet l'expansion de la vie publique et privée dans les rues et places, ce qui provoquait des afflux continuels de mouvements sur ce domaine spécial réservé au libre usage de tous. Les véhicules, à essieux fixes, éprouvaient des difficultés à circuler dans ces rues et places généralement étroites, sinueuses, encombrées de statues, de monuments publics, voire d'étalages de marchands (2). Les embarras de voitures devinrent si inquiétants pour le bon ordre public et pour la sécurité des piétons qu'on dût prendre de bonne heure (3) la mesure radicale d'interdire la circulation des véhicules, et même la circulation à cheval, dans de nombreuses Cités, notamment à Rome. En accord avec les nécessités matérielles, cette interdiction fut ratifiée par la coutume : chez ce peuple de conquérants, où la force physique était réputée, on en arriva bien vite à considérer le transport par chariot tout juste bon pour des infirmes et des malades.

Seule resta tolérée et encore à condition de n'avoir pas

(1) Supra p. 17.

(2) Jordan. Topogr. d'Stadt. Rome I. I (1878), p. 513. — Gaston Boissier. Prom. archéolog. Rome et Pompéï (1884) p. 34.

(3) L'interdiction aurait déjà existé au temps de la loi des XII tables (voir table I, 3). Jules César la fit rigoureusement appliquer (Suétone L. I, Plutarque L. 2).

lieu pendant le jour, du lever du soleil à la dixième heure (1), l'entrée des véhicules pour le transport des choses destinées à la construction des temples ou autres ouvrages publics, ou pour l'enlèvement des matériaux de démolition et des ordures.

Mais, sous l'Empire, des dérogations successives vinrent tempérer la règle de l'interdiction absolue. A raison du luxe que la surface des carrosseries rendait possible d'étaler, on ne tarda pas à admettre le char dans les cérémonies pompeuses : sacrifices publics, triomphes, etc... Puis le privilège des « *plaustra* » fut accordé aux hauts fonctionnaires : Préfets des Prétoires, Gouverneurs de provinces et leurs légats, Magistrats supérieurs, Sénateurs (2).

Dès le III^e siècle (3), les rues, rendues plus rectilignes et plus spacieuses, permettaient la circulation des véhicules; l'interdiction de circuler en voiture fut alors levée. Les réticences ultérieures des Empereurs, et notamment d'Héliogabale, outrés du luxe excessif des « *pilenta* » de certaines femmes, ne parvinrent pas à entamer le principe admis de la liberté de circulation qui fut définitivement acquis.

Cette liberté avait été de tout temps reconnue pour la circulation des personnes et des choses dans la voirie extérieure. La coutume s'établit, toutefois, de percevoir des droits de péage (« *portorium* » ou « *vectigal* ») à certains passages des routes, et des droits d'octroi à l'entrée et à la sortie des villes (4).

(1). Lex Julia dite Municipales (an 45 après J. C.). — On comptait les heures à partir du lever du soleil, le coucher du soleil correspondant à la douzième heure. Leur durée variait aussi avec celle des jours.

(2) Daremberg et Saglio. Dict. des ant. grecq. et rom. p. 667.

(3) Amm. Marc. XVI 6, 9, 14.

(4) Le terme de « **portorium** » ou de « **vectigal** » désignait à la fois les droits de douane, de péage et d'octroi. La distinction n'apparaissait pas nettement entre ces divers droits. La caractéristique des droits de péage résidait dans ce qu'ils étaient exigibles non seulement sur les marchandises destinées au commerce, mais sur les personnes et sur les moyens de transport. Digeste, L. 14 (1, 21), 19 (2, 60, par 8); on allait jusqu'à les percevoir sur les cadavres qu'on transportait d'un lieu à un

En principe, la police de la circulation sur les voies publiques (voies urbaines, italiques ou provinciales) était réglementée par les édits des magistrats qui les administraient et pouvaient à la fois relever les contraventions et prononcer les amendes (*supra* p.).

Il était notamment défendu de ne rien faire ou déposer sur les voies qui puisse nuire à leur libre usage (1). Ainsi les foulons ne devaient pas suspendre les vêtements à sécher de manière à gêner le passage; de même les charrons ne pouvaient pas exposer leurs voitures sur la voie publique (2). Il était encore interdit d'encombrer les rues et places en y déposant des meubles (3). Les propriétaires d'objets ou de constructions susceptibles de détériorer la voie publique, étaient tenus de les enlever (4). Comme aujourd'hui, les cochers ne devaient pas circuler sur les voies réservées ni traverser certains endroits publics, par exemple les marchés (5). Enfin, quiconque était troublé dans l'usage d'un chemin public obtenait un interdit spécial (6).

autre. (Digeste, L. II, 7 et 37. Code Justinien, L. III, 44 et 15). Au Bas-Empire, le terme de « vectigal » fût plus spécialement réservé aux taxes perçues sur les véhicules, y compris les navires (Cod. Théod. L. IV, 12, 1 et Just. IV, 61, 4). Il faut voir l'origine des droits de péage dans les impôts perçus aux frontières. Lorsque ces frontières étaient reculées par suite de nouvelles conquêtes, les bureaux de perception n'en subsistaient pas moins; on les multipliait même dans les nouvelles Provinces pour obtenir d'elles le maximum de ressources.

Les droits d'octroi ont apparemment pour origine la perception opérée sur les marchandises exportées au port d'Ostie. Au temps romain, ces droits étaient levés non seulement comme aujourd'hui à l'entrée dans les villes, mais encore à la sortie.

(1) Digeste, L. XLIII, 8, 2, 20.

(2) Digeste, L. XLIII, 10, 4.

(3) Digeste, L. XVIII, 6, 12.

(4) Digeste, L. XLIII, 8, 2, 35.

(5) Philogelos, 138. Friedländer, t. 1, p. 75.

(6) Digeste, XLIII, 8, 2, 45.

IV

REGARD D'ENSEMBLE

Sans doute la réglementation routière romaine, dont nous venons d'esquisser les traits principaux, peut paraître, de nos jours, assez imparfaite. Ainsi la confusion, bien romaine, des fonctions d'Administrateurs et de Juges en la personne des édiles ou des curateurs, et l'entretien des routes par les riverains, sont des conceptions qui donneraient lieu aujourd'hui à de vives critiques. La notion de fonction publique n'est pas encore nette : des particuliers peuvent, de leur propre autorité, rétablir un chemin dans son ancienne largeur ou le remettre en état, ce qui est incontestablement accomplir un acte de puissance publique.

Cependant nous pouvons observer que cette réglementation contient déjà tous les éléments essentiels de la matière, bien qu'elle soit intervenue à une époque où les voies de communication, dont la plupart avaient été établies dans un but exclusivement militaire, étaient loin de présenter pour la Société l'importance primordiale atteinte dans l'économie de notre temps.

Les principes de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité des chemins publics y sont déjà proclamés. On y trouve également instituée une procédure spéciale pour la protection du domaine routier dont l'exercice devait être particulièrement efficace puisqu'il pouvait avoir lieu sur l'action d'un simple citoyen (action « *operis novo nunciato* ») en dehors des cas normaux, actuellement admis, d'intervention des Pouvoirs publics. Le droit de libre usage des voies publiques et de son respect par autrui, s'est enfin dégagé des interdictions diverses qui l'avaient obscurci, bien que germe déjà, dans la coutume naissante de la perception des droits de péage, le mal qui en minera d'édifice.

Dans son ensemble, avec le recul des siècles et malgré certaines imperfections, la réglementation routière de l'époque romaine apparaît comme une œuvre sérieuse et complète.

Mais elle devançait les temps puisqu'elle fut longtemps regardée comme un modèle, et notamment à des époques où les relations commerciales, les voies de communication et les moyens de transport auront atteint tout autre développement.

Aussi, comme elle s'attachait à une Société déjà assez avancée en civilisation, disparut-elle avec l'avènement des Barbares qui succédèrent aux Romains.

L'ÉPOQUE FRANQUE

**La disparition du réseau routier et
de la réglementation**

L'ÉPOQUE FRANQUE

Avec les invasions des Barbares, ce fut le délaissement à peu près complet (1) du riche réseau routier établi sur notre sol par nos Maîtres Romains et considéré par eux comme la huitième merveille du monde.

Les cavaliers francs, trop robustes hommes de guerre pour se faire traîner sur des chariots comme le feront leurs descendants, regardèrent avec le plus grand dédain ces longues avenues qui facilitaient pourtant leurs invasions. « *Chemins d'esclaves* », appelèrent-ils ces voies agrippées de Rome sur le sol des Gaules à la manière d'une main qui enserre.

On ne s'en préoccupa pas mieux lorsque les cohortes armées eurent passé. Ces belles routes ne pouvaient qu'apparaître comme du superflu au regard des peuplades primitives et peu stables, nouvellement installées sur notre Territoire, auxquelles des sentiers suffisaient pour leurs déplacements à cheval, à dos de mulet ou de chameau (2).

(1) A vrai dire, ce délaissement avait déjà commencé aux dernières années du Bas-Empire, époque de pleine décadence. S'adressant à l'Empereur Constantin, le panégyriste Eumène s'exprime ainsi :

« Tu as pleuré sur cette contrée, et tu n'y as pas vu, comme « dans les autres pays, des terres bien cultivées, d'un accès « facile, les **routes spacieuses**, des fleuves navigables, baignant « les ports mêmes des villes; mais depuis le coude que forme la « voie qui se dirige vers la Belgique, tout est dévasté, inculte, « hideux, plongé dans le silence et les ténèbres. **La voie mili-** « **taire est tellement hérissée de pierres et coupée de rochers et** « **de précipices, que des chariots même à demi pleins, ou même** « **à vides, peuvent à peine y circuler.** » (Eumène. — Actions de grâces rendues à l'Empereur Constantin. Chap. 7.)

(2) Les chameaux avaient été acclimatés dans les Gaules par les Romains. D'après Frédégaire, la Reine Brunehaut, avant d'être attachée à la queue d'un cheval, fut promenée sur le dos d'un chameau dans le camp de Clotaire.

« taire est tellement hérissée de pierres et coupée de rochers et « de précipices, que des chariots même à demi pleins, ou même « à vides, peuvent à peine y circuler. » (Eumène. — Actions

Les Puissants continuèrent bien à se servir des anciens véhicules romains, réduits à leur structure élémentaire : « *basternes* », « *quarrada* », « *carpentum* » ; mais, comme le rappelle la légende des « Rois Fainéants », ces chars furent traînés ou portés par des bœufs. Leur allure lente n'exigeait pas des chemins aménagés.

Quant aux vaincus, leurs misères et aussi leur décadence au contact des Barbares, leur firent abandonner l'usage et l'entretien des routes.

Tant bien que mal, plutôt mal que bien, l'institution romaine de la poste impériale, avec ses stations de relais (« *mutationes* ») et de séjour (« *stationes* » ou « *mansiones* »), se maintint sur quelques parcours (1). Grégoire DE TOURS fait encore allusion à des « *voitures publiques* » existant sous le règne de Childéric II (660-673). On rapporte encore qu'en 716, Childéric III, celui même qui fut déposé par Pépin Le Bref, ordonna de remettre chaque année « *par érection* » aux envoyés du Monastère de Corbie, des chevaux et divers objets pris aux « *mansiones* » et aux lieux d'étapes.

A cette époque barbare où l'industrie se réduisait aux métiers de première nécessité et où le commerce ne pouvait se faire qu'à main armée, comme l'atteste l'histoire du franc Samon (2), chef de caravanes de marchands, qui se frayait par la guerre un chemin à travers la Germanie jusqu'à Constantinople, certains Rois comprirent pourtant tout l'intérêt qu'il y avait à disposer, pour la défense de leur territoire, d'un réseau de routes principales. Il leur suffisait d'ailleurs de faire remettre en état quelques-unes des vieilles voies romaines qui, grâce à leur solide construction, avaient résisté aux dégradations du temps.

(1) La chronique de l'Evêque espagnol Idace, qui vivait au V^e siècle, rapporte qu'à l'occasion de la paix conclue entre Aétius et Clodion, vers 432, ce dernier envoya à Ravenne le jeune prince Mérovée à la tête d'une ambassade pourvu d'un rescrit impérial ordonnant de pourvoir, dans les diverses « *stationes* » et « *mansiones* », aux dépenses de l'Ambassade avec une profusion de nature à étonner des Barbares (Dictionnaire encyclopédique de France-Lebas).

(2) Script. rer. gallic. et franc. T. II, p. 432.

Ainsi l'intelligente Reine d'Austrasie, BRUNEHAUT (534 à 613) (1), s'inspirant du système romain, fit recouvrir les chaussées existantes de larges dalles en pierre.

Mais en général ce fut assez pour les besoins de l'époque que la largeur des routes soit maintenue.

Aussi, en ce qui concerne les *Rois de la première Race*, l'histoire ne mentionnera-t-elle qu'un petit nombre d'ordonnances destinées surtout à combattre les empiètements.

On remarque notamment un Edit de DAGOBERT I^{er} (628-638), aux termes duquel tout empièchement est puni d'amendes dont l'échelle tient compte de la catégorie du chemin (2). Cet édit nous apprend que les chemins publics étaient, à cette époque, divisés suivant leur importance, en trois catégories rappelant la classification romaine : les « *viae publicae* » ou grandes routes, les « *viae convicinales* » ou chemins vicinaux et les « *semitae* » ou sentiers.

Sous les *Rois de la deuxième Race*, la reconstitution du réseau routier fut tentée d'une manière sérieuse par l'Empereur CHARLEMAGNE, Roi des Francs, de 771 à 814.

Ayant rêvé de rétablir à son profit l'Empire d'Occident, dont il se fit d'ailleurs couronner Empereur en l'an 800, il reprit les traditions romaines, qu'il s'agisse de la police, de l'entretien ou de la construction des routes. Il chargea des Commissaires spéciaux (« *missi domici* ») de visiter les lieux et de prescrire les travaux les plus nécessaires. Les troupes et les particuliers furent employés sans interruption sur les chemins. Personne ne devait être exempt de contribuer aux réparations suivant les conditions que l'usage avait consacrées (*Capitulaire de Mai 793*) (3).

(1) Celle même qui fut attachée à la queue d'un cheval indompté, par Clotaire. Son œuvre a été niée par plusieurs auteurs, notamment par Nicolas Bergier. Mais la certitude est maintenant acquise que, si elle ne construisit pas de nouvelles routes, elle eut toutefois le mérite de faire réparer quelques-unes des anciennes voies romaines. La preuve en est donnée par le revêtement en dallage des chaussées dites Brunehaut, qui diffère sensiblement de celui des chaussées romaines.

(2) Le Clerc du Brillet. — Continuation du Traité de police de Delamare (1738). L. VI, tit. XIII, ch. II, p. 472.

(3) Le Clerc-du-Brillet. — Continuation du Traité de Police de Delamare (1738). L. VI, tit. XIII, ch. IV, p. 49.

Mais, malgré leurs nombreux capitulaires, de 819, 823, 829, 830, 854, etc... (1), les faibles successeurs de Charlemagne ne purent continuer son œuvre. Faute d'autorité, les mesures édictées restèrent lettre morte.

Puis ce fut le chaos.

Le pouvoir central est démembré par les petits potentats locaux. Les guerres intestines rendent les relations de pays à pays impossibles. Les routes deviennent inutiles. Les végétations envahissent les chaussées qui disparaissent pour toujours dans le secret des forêts.

Ainsi se termine l'époque franque par la disparition des routes et de la circulation.

(1) Le Clerc-du-Brillet. — Continuation du Traité de Police de Delamare (1738), L. VI, tit. XIII, ch. IV, p. 49.

L'ÉPOQUE FÉODALE

SOMMAIRE

	Pages
I. — LA RENAISSANCE D'UN RESEAU ROUTIER. .	41
II. — LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES. .	44
CAS SPÉCIAL : <i>La Voirie urbaine</i>	47
III. — LA POLICE DE LA CIRCULATION	49
CAS SPÉCIAL : <i>Circulation des voitures</i>	51
IV. — REGARD D'ENSEMBLE	53

L'EPOQUE FEODALE

Nous avons vu que le magnifique réseau des routes, construit sur notre sol par les Romains, était tombé peu à peu en ruine au cours des siècles de l'époque franque, pour disparaître entièrement dans l'anarchie qui clôtura le règne Carolingien.

Le savant régime de circulation établi dans notre Pays par les légistes romains avait, bien entendu, subi la même décadence, et jusqu'à son souvenir s'était depuis longtemps perdu lorsque la Société recouvra de la stabilité.

Il fallut repartir du néant et créer de toutes pièces, avec un nouveau réseau routier, un nouveau régime de circulation.

La renaissance fut lente.

Le morcellement infini et complexe du pouvoir central, caractéristique de la Société féodale, qui faisait de chaque Seigneur un petit potentat, d'une indépendance absolue, rendait à peu près impossible, par la multiplicité des frontières intérieures, la construction de voies de communication de quelque continuité.

L'utilité de ces voies n'apparaissait d'ailleurs pas.

La circulation ne pouvait en effet se développer tant l'insécurité était extrême dans le pays. « Le royaume était en « proie à des troubles et à des guerres perpétuelles. On « n'entendait parler que de brigandages commis sur les « voies publiques » (1). — « Des brigands, ceints de glaive,

* (1) Guibert de Nogent. — Histoire de la Croisade. — Livre II, chap. 7, année 1095.

« assiégeaient les routes, dressaient des embûches aux « voyageurs et n'épargnaient ni les étrangers, ni les hommes consacrés à Dieu. Les villes et les forteresses « n'étaient même pas à l'abri de ces calamités » (1). On voyait jusqu'à de grands Seigneurs (2) pratiquer le brigandage et faire de leurs châteaux-forts des repaires de bandits.

Mais des causes exceptionnelles, surtout d'ordre religieux feront naître des courants de circulation puissants, que n'arrêteront ni les embûches scélérates, contre lesquelles les Rois réagiront d'ailleurs (3), ni le lacis inextricable des petites frontières seigneuriales. Un réseau rudimentaire de voies de communication apparaîtra, dont la coutume déterminera les conditions d'usage en nous donnant ainsi un premier embryon de réglementation routière.

(1) Guillaume, Archevêque de Tyr (XII^e siècle). Histoire des Croisades. — Livre I, chap. 8.

(2) Citons parmi les plus connus : Hugues de Puiset, terreur de la Beauce et des pays Chartrains; Giraud de Berlai, à Montreuil; Thomas de Marle, à Crécy et Bernard de Cahuzac, en Périgord.

(3) Louis VI (1108-1137), fut le premier Roi qui entreprit une lutte sérieuse pour rétablir l'ordre dans le royaume. Le château de Monthléry, qui avait été longtemps un asile de bandits, fut démantelé (Vie de Louis le Gros, par Suger, ap. Scrip., rer. gall. et franc., t. XII, p. 16). Le seigneur du Puiset, terreur de la Beauce et des pays Chartrains, éprouva aussi la force de la puissance royale, soutenue par le clergé et par le peuple (ibid, p. 32-41).

I

LA RENAISSANCE D'UN RESEAU ROUTIER

C'est par la multiplication des chemins d'exploitation dans les domaines seigneuriaux, dont la production dût être intensifiée pour assurer la subsistance entière du manoir, comme l'exigeait l'économie toute locale des temps féodaux, que la reconstruction d'un réseau routier débuta.

Une recrudescence du sentiment religieux, née des temps incertains de l'anarchie carolingienne, fut la cause initiale d'une reconstruction plus large.

Des lieux de pèlerinage en renom (1), autour desquels des foires ou marchés s'établirent, sous l'influence des besoins matériels et aussi du besoin inné de sociabilité des hommes, attirèrent des foules de plus en plus nombreuses que les Seigneurs, respectueux des traditions religieuses, laissèrent passer au travers de leurs domaines. Ainsi se créèrent des *pistes*, premier jalonnement d'un réseau routier, dépassant le cadre d'une seigneurie, que la coutume considéra bien vite comme définitivement affectées à la circulation.

Par la suite, l'aménagement d'un grand nombre de ces pistes s'imposa sur les points difficiles tant pour faciliter le rassemblement et le passage des groupes de Croisés se rendant aux Lieux Saints, que pour rendre plus praticables les

(1) Parmi les lieux de pèlerinage les plus célèbres de cette époque, citons Saint-Jacques-de-Compostelle, en Galice (Espagne), où des milliers de pèlerins se rendaient chaque année. Quatre grandes routes s'établirent vers cette ville. La ferveur pour Saint-Jacques-de-Compostelle dura plusieurs siècles. François I^{er} y alla encore faire ses dévotions à sa sortie de la prison de Madrid.

voies habituellement suivies par les milliers de marchands : portugais, castellans, lombards, vénitiens et autres, qui ne cessèrent d'apporter, du XII^e au XIV^e siècle, leurs denrées aux foires, alors renommées dans toute l'Europe, de Beauvais, de Lyon, du Lendit (St-Denis), de Champagne et des Flandres.

Ces travaux paraissaient si utiles qu'on en vint à considérer la construction et l'entretien des chemins comme des « *œuvres méritoires* ». On vit les Seigneurs et les Villes émancipées se préoccuper fiévreusement de la traversée de leur domaine. Il se fonda même des ordres spéciaux de religieux-ingénieurs, illustrés par Saint-Benezet, constructeur du Pont d'Avignon, qui consacrèrent à cette tâche des dons charitables importants (1).

Tous ces efforts ne restèrent pas vains. De cette époque datent en effet la plupart de nos grands ponts (2), ainsi que le pavage des rues de beaucoup de nos vieilles villes, dont la capitale en 1185 (3). L'Université de Paris put déjà organiser, au XIII^e siècle (4), un service commissionné de transports pour amener à elle la foule des étudiants étrangers, qui se pressaient vers ses cours célèbres.

Mais les conflits incessants (5) de juridiction qui s'élevèrent dès Philippe-Auguste entre le Pouvoir Royal, désireux

(1) E.-J.-M. Vignon. — Etudes historiques sur l'Administration des voies publiques en France au XVII^e et XVIII^e siècles (1862). Première partie, p. 7, nota 1, d'après Grégoire. — Recherches historiques sur les Congrégations hospitalières des Frères Pontifes. 1818, p. 46.

(2) Ministère des Travaux Publics. — Documents statistiques sur les Routes et Ponts. — Paris, 1873 (Imp. nat.).

(3) Jusqu'à Philippe-Auguste, la ville de Paris n'était pas pavée. On y trouvait une boue affreuse d'où l'on prétend que vint son nom primitif (« *Lutetia a luto* »). On semait du foin et de la paille dans certaines rues dont quelques-unes, comme la rue du Fouarre, en ont tiré leur nom. Philippe-Auguste réunit les principaux bourgeois de Paris avec le Prévôt de la ville et leur ordonna de faire paver les places et rues (Rigord, ap. rer. gallic. scrip. XVII, 82, E).

(4) Le Clerc du Brillet. Continuation du traité de police de Delamare. L. VI, tit. XIV, p. 608.

(5) Conflits notamment attestés par les Ordonnances d'août 1291 (Ville de Grenade-s.-la-Garonne), de novembre 1340 et les

d'étendre ses prérogatives sur les grands chemins, et les Seigneurs, soucieux de défendre leur indépendance, arrêtaient un si bel essor.

Un siècle plus tard, les guerres de Cent ans, en apportant la désolation sur notre sol, entraînèrent la ruine à peu près complète de toute l'œuvre déjà réalisée.

lettres patentes du 21 décembre 1345, de mars 1356 et de février 1357. Voir, d'autre part, *infra* nota 2, p. 54.

Au sujet de ces conflits de juridiction, le Clerc du Brillet écrit : « Certaines coutumes vont plus loin, qu'il y en a qui disent que haut, moyen, bas justicier exerce la voirie sous l'autorité du Roi; qu'en cette qualité il est seigneur des « grands chemins et des chemins publics; qu'il y a même des « Seigneurs de certaines Baronnie ou Châtellenies qui sont « Seigneurs voyers, que ces grands chemins leur appartiennent, « que le haut justicier, a la connaissance de la voirie à l'exclusion du bas justicier, que le moyen est qualifié gros voyer, « le bas, simple voyer, que le Seigneur foncier n'a aucune « juridiction ni seigneurie sur les places communes ni sur les « chemins; aussi, suivant les coutumes, il y a des seigneurs de « Baronnie et de Châtellenies aussi bien que des hauts justiciers qui connaissent de cette haute justice de la voirie, qui « semble ne pouvoir dépendre que de la Seigneurie ou Surintendance des rues et des grands chemins; qu'il y a aussi « d'autres seigneurs qui exercent la voirie à un degré moins « éminent ». (Continuation du traité de Police de La Mare, livre VI, titre XV, chap. premier, p. 642.)

II

LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES

Maintenant que les voies publiques ont des limites bien déterminées et reconnues par tous, on se représente difficilement les efforts que durent déployer les Légistes du Moyen-Age pour défendre contre les entreprises des riverains les premières ébauches de notre réseau routier.

Ce que l'on désignait à l'époque sous le nom de « chemin » n'était en réalité représenté en rase campagne que par des traces de piétinement, plus ou moins variables et fugitives, qui indiquaient le parcours habituellement suivi par les voyageurs. On conçoit que les paysans, lorsqu'ils n'eurent pas l'arrière-pensée de rançonner les passants, ne virent pas d'un regard favorable se former ces chemins au travers de leurs terres et y apportèrent toutes sortes d'entraves. La zone piétinée devenait improductive. D'autre part, une récolte n'était pas en sûreté à proximité d'un passage public.

Aussi la grande préoccupation des légistes de l'époque fût-elle de faire reconnaître dans la coutume l'usage public des chemins. Par cette reconnaissance, le sol piétiné cessait en fait d'être une propriété ordinaire des riverains, qui ne pouvaient plus en disposer librement.

L'étude du droit romain, alors en grande faveur, contribua beaucoup à faire admettre le dessaisissement (1). Ce n'est déjà plus aux riverains, mais au seigneur, détenteur

(1) On a vu avec quelle force (supra p. 23) le droit romain considéra de bonne heure les voies publiques comme « choses hors du commerce », c'est-à-dire comme choses non susceptibles de propriété privée.

local de la puissance publique, que Ph. de Beaumanoir (1), l'un des légistes les plus distingués du Moyen Âge, attribue la propriété des chemins. « De droit commun, tuit les que-
« mins... sont et apartiennent en toutes cozes au seigneur
« de la terre, qui tient en baronnie, soient li quemin parmi
« lor domaine ou parmi lor domaine de lor soujets. »

Philippe de Beaumanoir distinguait cinq sortes de chemins :

Le « *sentier* », qui devait avoir 4 pieds de largeur, permettant d'aller à *pied* d'un grand chemin à un autre ou d'une ville à une autre;

Le « *charrière* », 8 pieds, permettant d'aller avec une *charette*;

La « *voye* », 16 pieds, permettant le passage de front de *deux charrettes*;

Le « *chemin* » *proprement dit*, 32 *pieds*, reliant les châteaux, les cités et permettant la conduite de toutes marchandises et de tous bestiaux;

Le « *chemin royal* », 64 pieds, correspondant aux grands chemins de l'Empire romain (2).

(1) Philippe de Beaumanoir (1246-1296), dans ses « Coutumes de Beauvoisis » (Chapitre XXV).

(2) Largeur des chemins d'après les différentes coutumes :
« **Somme rurale** », par Bouthillier :

« *voie* » ou « *piessente* » : 2 pieds $\frac{1}{2}$ de large, passage à pied;

« *sentier* » : 5 pieds, passage avec un char;

« *carrière* » : 10 pieds;

« *travers* » : 20 à 22 pieds;

« *chemin royal* » : 40 pieds.

Coutume de Bourgogne :

« *sentier commun* » : 1 pas $\frac{1}{2}$ (4 pieds $\frac{1}{2}$);

« *finerot* » : 6 pas (18 pieds);

« *grand chemin* » : 10 pas (30 pieds).

Coutume de Valois (art. 194 et s.) :

« *sentier* » : 4 pieds;

« *carrière* » : 8 pieds;

« *voye* » : 16 pieds;

« *chemin royal* » : 30 pieds dans les terres labourables, 40 pieds dans les bois.

Coutume de Boulenois (art. 156 et s.) :

« *sentier* » ou « *sente* » : 2 pieds $\frac{1}{2}$;

« *châtelain* » : 20 pieds;

« *vicomtier* » : 30 pieds;

« *chemin royal* » : 60 pieds.

Coutume de Saint-Omer :

« *vicomtier* » : 30 pieds;

Ces voies devaient être ramenées et maintenues à la largeur fixée par la coutume pour leur catégorie, nonobstant tout usage contraire (1), l'usage contraire étant en principe considéré comme le fait d'une usurpation (2).

L'appel au Roi est prévu pour obtenir que le Comte fasse tenir les chemins de ses domaines en cette « droite largeur » (3).

Les riverains ne peuvent ni rétrécir ni transporter ailleurs le passage sans l'autorisation du Comte (4).

Il est interdit de labourer le chemin (5), ainsi que de tou-

« grand chemin » : 60 pieds.

Coutume de Tours (art. 59) et **de Lodunois** (chap. 5, art. 1^{er}) :

« voisinsaux » : 8 pieds;

« grands chemins » : 16 pieds.

« **Charia pacis** » de 1222 (infra nota 2, p. 54) :

« chemin royal » : 18 grands pieds.

Coutume de Normandie (art. 623) :

« chemin royal » : plus de 4 toises.

Coutume de Senlis (titre X, art. 272) :

« chemin royal » : au moins 40 pieds dans les bois et forêts, 30 pieds ailleurs.

Coutume d'Amiens (art. 184 et s.) :

« chemin royal » : 60 pieds.

Coutume du Maine (art. 170) et **d'Anjou** (art. 60) :

« grands chemins péageux » : 14 pieds.

(1) Coutumes de Beauvoisis, Chapitre XXV.

« Il (le chemin) doit estre ramené à la largesse qui est dessus divisée, ne nus usage que len ait fet au contraire si ne doit valoir, car usages qui est fez contre le quemin poursit si ne doit pas valoir que la chose ne soit ramenée à son ancien estat. »

« Et s'aucuns a labouré trop avant en le largesse dudit quemin, les usages ne li doit riens valoir, parce que c'est contre le commun porfit. »

(2) Coutumes de Beauvoisis.

« Nous avons parlé de la division des chemins, pour ce que nous regardons que ils sont ne sen faut guerre corrompu par la convoitise des chans qui i marchissent et par l'ignorance des souverains, qui les drevissent peu garder en leur largesse. »

(3) Coutumes de Beauvoisis, Chapitre XXV, N° 7.

(4) Coutumes de Beauvoisis, Chapitre XXV, N° 7.

(5) Coutumes de Beauvoisis, Chapitre XXV, N° 11 et nota 1 ci-dessus.

Bouthillier, dans la « Somme rurale », écrit : « Item qui est trouvé ahanant sur chemin publique et à la dernière roye prent du chemin et trouve sa charüe ou harnas la terre du chemin sur son champ, chet en l'amende de 60 sols. »

cher à son empiérement (1). A titre exceptionnel, pour faciliter la culture des champs, on permet toutefois de faire passer la charrue au travers des voies de moins de seize pieds de largeur (2).

Les contrevenants à ces règles coutumières doivent être condamnés, en sus d'une amende obligatoire, à remettre le chemin en état de praticabilité (3). L'amende n'est pas due pour les labours poussés trop avant dans les chemins de plus de seize pieds, non limités par des bornes ou un fossé (4).



CAS SPÉCIAL : *Voirie urbaine.*

Dans la *voirie urbaine*, il n'exista jamais, comme en rase campagne, cette incertitude de tracé qui empêchait, dans bien des cas, de découvrir l'usurpation.

Il n'y eut d'ailleurs jamais, dans les Villes, la longue absence de réglementation constatée à la fin du régime carolingien sur l'ensemble du Territoire. On connaît le développement particulier des institutions municipales à l'époque romaine où la Société était constituée sur la base de la Cité autonome. Ces institutions, bien qu'affaiblies, se maintinrent aux temps les plus troubles, grâce à la force de résistance des Villes, restées puissamment organisées dans un but de défense (5), et lorsque la Société recouvra de la stabilité,

(1) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV, Nos 7 et 10.

(2) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV, N° 11.

(3) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV, Nos 11 et 12.

(4) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV, N° 9.

(5) En fait le Clerc-du-Brillet admet notre opinion de la continuité des institutions romaines pendant l'anarchie des temps carolingiens, lorsqu'il écrit, au sujet du Voyer de Paris :

« Commençons d'abord par dire que le Voyer de Paris a cela de commun avec les autres anciens Officiers du Châtelet, que

elles prirent un développement d'autant plus rapide que beaucoup de Municipalités avaient profité des circonstances pour se faire reconnaître une large autonomie par l'octroi de chartes d'émancipation.

Aussi trouve-t-on, dès 1270, dans l'Ordonnance royale créant « l'Office de Voyer du Roi ès Ville, Prévôté, Vicomté de Paris » (1), des règles de protection des voies urbaines qui marquent même un progrès sensible sur celles de l'époque romaine.

L'Ordonnance de 1270 est le premier texte connu de l'histoire qui ait posé les bases des régimes spéciaux de l'alignement, des saillies autorisées et des avances sur rues (2), tels que nous les connaissons de nos jours. Elle est le prototype de l'Edit de 1607 et du Règlement actuel sur les permissions de voirie (3).

Sans doute, les autres Villes du Royaume n'étaient pas aussi avancées. La Capitale, par sa situation, par sa population, avait été en mesure de maintenir plus aisément ses institutions.

Mais l'organisation de Paris, lieu de la résidence royale et siège d'une Université célèbre où les études de droit avaient un particulier retentissement, sera pris pour modèle par les autres Villes et les régimes de l'Ordonnance de 1270 y seront peu à peu étendus.

« L'on ne trouve son établissement ni dans l'histoire ni dans les registres publics; néanmoins il en est fait mention depuis plus de cinq siècles d'où l'on peut tirer cette conséquence juste et raisonnable, **que c'est encore une de ces Charges de police, établies dans les Gaules par les Romains, conservées par nos ancêtres, et qui s'est perpétuée jusqu'à nous.** » (Continuation du Traité de police de Delamare, liv. VI, tit. XV, ch. II, p. 652.)

(1) Le texte de cette Ordonnance est reproduit in-extenso dans « la Continuation du Traité de police de Delamare » par le Clerc-du-Brillet. Liv. VI, tit. XV, chap. prem., pages 647 et s.

(2) Ord. de 1270, art. 3, 4, 5 pour les alignements; art. 6, 7 et 10 pour les saillies et avances sur rues.

(4) Voir l'Edit de 1607 (infra p. 78) et l'Arrêté du 15 janvier 1907 (infra p. 136).

III

LA POLICE DE LA CIRCULATION

Au début de l'époque féodale, il n'y avait pas, à vrai dire, de circulation en dehors des allées et venues des paysans sur les terres du Manoir, et par conséquent il ne pouvait pas exister de police de la circulation.

Mais bientôt, avec l'établissement des lieux de pèlerinage, avec la création des foires ou marchés, le Royaume sera parcouru par des pèlerins et marchands.

Il se formera d'abord comme une sorte de *contrat privé* entre les seigneurs et les voyageurs. Les seigneurs autoriseront les voyageurs à traverser leur domaine et les assureront de leur protection; les voyageurs rémunéreront aux seigneurs le service rendu, en argent ou en marchandises.

Puis la coutume enregistrera ces prestations réciproques qui deviendront, d'ordre public, la loi obligatoire des parties. Ce sera la naissance de notre police routière.

A l'époque de son plein développement, la police routière des temps féodaux est, en principe, basée sur les règles ci-après :

Les pèlerins et les marchands peuvent librement circuler dans l'étendue du royaume (1) et même sortir des frontières (2).

Pour permettre cette libre circulation, les seigneurs doi-

(1) Coutumes de Beauvoisis, par Ph. de Beaumanoir. Chapitre XXV, N° 25; Charte des Communes Libertés ou la Grande Charte, N° 50, donnée par le Roi Jean en 1215; Ordonnance de Paris, du jeudi avant Pâques fleuries 1308, etc...

(2) Lettres royales du dimanche après la Magdelaine (28 juillet 1303; Edit de 1308).

vent veiller sur leurs terres respectives au maintien en état de praticabilité des chemins suivant la largeur fixée par la coutume (1).

Ils sont responsables de ce qui peut advenir aux voyageurs pendant le jour (2).

De leur côté, les voyageurs sont tenus d'observer les règles de police en vigueur sur chaque domaine, et de payer aux seigneurs divers droits (péage, travers, pontage, etc...) (3), établis par la coutume (4), et dont le produit est destiné, suivant les principes anciens, à l'entretien ou à la réparation des ponts, passages et chaussées (5).

D'une manière générale, il est interdit d'obstruer ou même d'embarrasser de quelque manière que ce soit, les chemins, rues et autres voies publiques (6).

(1) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV, N° 7 et suiv.

(2) Arrêt du Parlement de la Toussaint 1265. Une fois le droit de travers acquitté, le seigneur devenait, dans les limites de sa juridiction, responsable de tout ce qui pouvait être pris au marchand.

Observations d'Hadrian Le Heu sur l'art. 192 de la Coutume d'Amiens : « Anciennement, si aucun estoit détroussé en chemin « **public**, le seigneur qui levoit le droit de passage et avoit la « justice du lieu, estoit tenu de le rembourser suivant qu'il a « esté jugé dès l'an 1369 contre le Seigneur de Vierzon et encore « contre le Comte de Bretagne en l'an 1273 et contre le Comte « d'Artois en l'an 1285; mais **si le vol estait fait devant soleil « levé ou aprez soleil couché**, le seigneur n'en estait tenu, « comme il a été jugé pour ledit Comte d'Artois et le Comte de « Saint-Pol en 1295 » (1265).

(3) Suivant le Glossaire du droit français : « le **Péage** est un « droit seigneurial qui se prend sur le bétail ou marchandise « passant, pour entretenir les ponts, ports ou passages, et afin « que le Seigneur puisse savoir ce qui est transporté d'un pays « dans un autre, et d'une seigneurie dans l'autre.

« Le **travers** est un droit que le Seigneur châtelain prend sur « les denrées et marchandises que l'on conduit et traverse de « province en autre et qui passent par les détroits et passages « de sa seigneurie à la charge d'entretenir les ponts, chaussées, « levées, et grands chemins en bonne et suffisante réparation « et étendue de son péage. »

« Le **Pontage** est un droit que le seigneur prend sur les mar- « chandises passant sur les ponts. »

(4) Ordonnance de Béziers avant les Cendres 1303 : « Ceux « qui lèvent les péages et les aides ne les exigeront que dans « les lieux où ils seront dus suivant la coutume. »

(5) Principes posés par un Capitulaire de 854 ordonnant que ceux qui tiennent les bénéfices des ponts (« qui honores tenent ») les emploieront aux réparations.

(6) Ordonnance de 1270 (supra p. 48). Art. 2 : interdiction

CAS SPÉCIAL : *Circulation des voitures.*

A l'époque féodale, les transports par voiture furent peu développés. On allait à pied, à cheval ou à dos d'ânes et de mulets, les femmes montant en croupe. Les récoltes même étaient plus souvent portées que traînées.

Il y eut bien de l'engouement pour les voitures au retour des Croisés. Ceux-ci avaient rapporté de l'Orient un goût marqué pour ce mode de transport. Mais les véhicules étaient encore trop inconfortables. Ils restaient à essieux fixes et sans ressorts ; ce fut un événement que l'entrée dans Paris d'Isabeau de Bavière, femme de Charles VI, dans un chariot « branlant », première voiture suspendue existante.

L'état rudimentaire des chemins ne permettaient d'ailleurs pas les déplacements en voiture en dehors de quelques rues, droites et non encombrées, des villes. Aussi considéra-t-on bien vite les chars comme un luxe inutile, une « *superfluité* », suivant le terme employé par Philippe Auguste, qui en vint même à les proscrire (1). On leur préféra de beaucoup les litières découvertes, plus confortables et passant en tout chemin.

Aussi les vieilles Coutumes ne mentionneront guère, en matière de police du roulage, que des règles apparemment

des encombrements sur les voies publiques; art. 8 : interdiction des sièges; art. 15 : interdiction des dépôts de boues et terreaux; art. 16 : interdiction de jeter de l'eau et des ordures.

— Ordonnance du Prévôt du 3 fév. 1348 : rappelle l'ancien usage de balayer devant sa maison.

— Ordonnance concernant la Police du Royaume. Paris, 30 janvier 1350. Titre LX. « Les gravois, les terres, etc., seront « d'abord portez sur la voirie du Roy et sur le champ trans- « portez aux lieux accoutumés. » Titre LXIII. « Les boueurs « ne doivent pas laisser choir ou espandre des matériaux des « tombereaux. »

— Ordonnance du Roi du 30 janv. 1356 : « constructeurs doi- « vent avoir hotteurs et porteurs pour ne pas encombrer les « rues ».

— Ordonnance du Prévôt de Paris du 14 juin 1395, prescrivant d'enlever : « flens, boes, gravois ou autres ordures ».

— Ordonnance du Prévôt de Paris du 25 nov. 1396 obligeant les marchands à resserrer les étalages dans leurs boutiques.

(1) Etablissement sur le luxe des habits, repas, etc... Paris 1294, premièrement.

destinées à la circulation des chariots à marchandises lourdes (1).

La plus importante de ces règles a trait aux croisements et dépassements qui donnaient lieu à de vives discussions entre les charretiers, eu égard à la faible largeur des chemins et au peu de consistance des chaussées. En principe, le chariot le moins chargé ou de denrées les moins « périlleuses » devait se détourner (2).

D'une manière générale, chaque catégorie de chemin ne pouvait recevoir que le genre de circulation fixé par la Coutume. Ainsi, en Beauvoisis (3), il n'est pas permis d'aller avec une charrette dans le « sentier » à raison de sa trop faible largeur. Sur la « charrière », les bestiaux peuvent seulement être conduits « en cordelle »; sur la « voie », il suffit qu'on les empêche de paître le long du chemin, etc...

Enfin, on découvre dans les Coutumes de l'époque des règles que nous concevrons difficilement de nos jours. Par exemple, il est défendu de relever une charrette versée (4), considérée comme une épave, sans l'autorisation du Seigneur. Les voituriers sont, de cette manière, incités à mieux veiller au chargement de leurs véhicules qui, en cas de chute, peut occasionner des accidents et obstruer le chemin.

(1) A Paris, où il semblerait pourtant que l'on doive rencontrer une police de la circulation plus particulièrement développée, l'Ordonnance de 1270 (supra p. 48) ne mentionne pas d'autre règle pour la circulation des voitures que l'interdiction de stationner sur les chaussées.

(2) Coutumes de Beauvoisis, par Ph. de Beaumanoir. Chapitre XXV, N° 18 : « Se cars ou caretes ou sommiers ou gens « carquiés en destrois quesmins, cil qui est le moins carquiés « et des cozes moins périlleuses, se doit destourner; se comme « se l'une carete menoit pierre et elle rencontre une autre « carete qui mène un tonnel de vin, mix se doit destourner cele « qui maine le pierre que cele qui maine le tonnel de vin; car « ce ne seroit pas si graves domaces de le pierre que du vin; et « par ce poes voz entendre de toutes autres cozes, que les moins « périlleuses se doivent destourner... »

(3) Coutumes de Beauvoisis. Chapitre XXV.

(4) Ordonnance rendue au Parlement de la Chandeleur 1258 (Coutume de Vermandois). — Coutume de la Seigneurie de Hamel : « s'il advenoit qu'aucuns passans par les mettes des « dites deux voies ou chemin à car, carettes ou sommes char- « gées à dos, versent ou chient illec; ils ne peuvent recharger « leur car, carette et somme, sans appeler les officiers dudit « Hamel, à peine de LX sols parisis d'amende. »

IV

REGARD D'ENSEMBLE

On ne saurait évidemment mettre en parallèle le régime de circulation de l'époque féodale avec celui de l'époque romaine. Alors que le premier en était encore à la période de début, le second avait atteint sa pleine formation

Conformément à l'ordre naturel des choses, l'effort des légistes tendit surtout, à l'époque féodale, à faire reconnaître aux chemins un caractère public et par là même leur existence. Tant que le passage se trouvait subordonné au bon vouloir des riverains, on ne pouvait pas vraiment dire qu'il y avait un chemin.

D'ailleurs, la police proprement dite de la circulation resta toujours peu développée aux temps féodaux. Les routes n'étaient pas en effet fréquentées au point de nécessiter l'intervention de règles de circulation nombreuses puisque seuls les marchands et les pèlerins pouvaient les parcourir. Les serfs et les vilains, qui formaient presque toute la population, n'en avaient pas la faculté du fait que par leur état social, ils se trouvaient relégués à perpétuelle demeure sur les terres de leur Seigneur.

Aussi, aux temps féodaux, la réglementation routière serait-elle presque entièrement orientée vers l'adoption des moyens propres à assurer la reconnaissance des voies publiques. Si les résultats furent, dans l'ensemble, satisfaisants, on ne parvint pas toutefois à dégager d'une manière nette la notion de domanialité publique, admise de bonne heure

a Rome (1) et seule de nature à garantir juridiquement l'intégrité des chemins. Il y avait un obstacle dans la confusion féodale sur la tête des seigneurs, du droit de propriété et du droit de puissance publique. On tend toujours à considérer les chemins comme une propriété ordinaire, dont la charge : établissement, entretien, surveillance, etc..., incombe au détenteur féodal du terrain : le seigneur qui percevoit des droits de péage assimilables à un « cens ».

Mais déjà dans les Ordonnances percent les intentions de la Royauté, désireuse de mettre la main sur les voies publiques, afin de pouvoir mieux faire pénétrer son autorité dans les Provinces. Ses Légistes rappellent que les grands chemins étaient à Rome sous la dépendance directe des Empereurs, dont les Rois de France sont les héritiers politiques. Philippe-Auguste envoie même des Commissaires spéciaux surveiller leur état de praticabilité (2). Le Pouvoir central commence la lutte en revendiquant, contre les Seigneurs haut-justiciers, la connaissance des crimes commis sur ces voies (3).

Sans doute les premiers résultats du conflit ne furent pas

(1) Supra p. 23.

(2) Ces Commissaires spéciaux ne purent se maintenir au-delà du XIV^e siècle. Ordonnance du Roy Jean du 26 juillet 1358. « On n'enverra plus de Commissaires pour les réparations des chemins, à cause du peu de fruits que cela avait produit et que les juges ordinaires auraient soin d'y pourvoir. »

(3) Les lettres patentes de Philippe-Auguste données à Melun en 1222 (« **Charta pacis** »), résultat d'un accord entré le Roi et l'Evêque de Paris, portent que toute la justice sur le chemin royal, sur le chemin public, dans l'étendue de la Terre de l'Evêque, appartient au Roi; que la justice sur les autres chemins appartient à l'Evêque, **à l'exception du meurtre et du rapt** dont Sa Majesté retient la connaissance et se réserve en outre toutes les autres coutumes désignées dans les mêmes lettres (Continuation du Traité de police de Delamare, par le Clerc-du-Brillet, Livre VI, tit. XV, chap. prem., p. 642 et suiv.).

Autres références des revendications diverses de la Royauté sur les voies publiques :

Ordonnance de Vincennes, 17 mai 1315 sur les remontrances des religieux et des nobles de la Bourgogne, du Forez, etc...; Mandement aux Baillis du 20 mars 1316; Ordonnance de Paris, juillet 1319, sur les franchises et libertés des barons, et libertés du Périgord et du Quercy, etc...

çaises se perfectionnera au fur et à mesure que la Royauté, reconquérant le pouvoir politique sur la Féodalité, étendra heureux. L'anarchie de juridiction née de cette lutte arrêta le développement en plein essor du réseau routier. Mais ce temps passé, le régime de circulation sur les routes françaises prérogatives sur les chemins et les considérera comme la chose publique au lieu de la propriété privée des seigneurs.

L'ÉPOQUE MONARCHIQUE

SOMMAIRE

	Pages
I. — LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER	
<i>Renaissance de la circulation</i> (l'émancipation des serfs, la Renaissance, le compagnonnage, etc...)	60
<i>L'Apparition des voitures</i>	64
<i>La Construction d'un ample réseau de routes au XVIII^e siècle</i>	70
II. — LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES	
<i>Les Grands Chemins</i> : la fixation définitive du tracé (arbres, fossés et bornes), le premier Code de la route (Edit de 1607) et les autres règlements de l'époque	74
<i>La Voirie urbaine</i> : régime des autorisations de voirie (alignements, saillies, etc...)	81
III. — LA POLICE DE CIRCULATION	
<i>La Reconnaissance du principe de libre circulation et les règles nouvelles instituées</i>	83
<i>Cas spécial</i> : Circulation urbaine	87
IV. — REGARD D'ENSEMBLE.	
<i>Ressemblance du régime de circulation de l'époque monarchique avec celui de l'époque romaine</i>	91

L'EPOQUE MONARCHIQUE

Pendant la longue période historique s'étendant du Moyen-Age à la Révolution, la Royauté s'attacha, avec une ténacité inlassable, à détruire les vestiges profonds d'indépendance laissés dans les Provinces par la Féodalité.

Comme à Rome (1), après les conquêtes hors de la péninsule italique, la meilleure tactique qui s'imposa à elle pour arriver à ses fins fut de développer un ample réseau de routes, indispensable pour l'envoi rapide de ses ordres, et au besoin de ses troupes, sur tous les points du Territoire.

Mais l'organisation féodale avait placé les pouvoirs d'administration et de surveillance de ces voies entre les mains des Seigneurs.

La Royauté s'ingénia à recouvrer ces pouvoirs qui seuls lui permettraient de disposer à son gré du réseau.

Il résulta de ses interventions une réglementation écrite, orientée toujours vers plus d'uniformité au fur et à mesure que les différences entre les Provinces s'effacèrent, et qui constitua les assises même de notre régime de circulation actuel.

(1) Supra p. 12 et s.

I

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

C'est dans un état lamentable que les Guerres de Cent ans laissèrent l'ébauche de réseau routier établi avec tant d'empressement unanime aux XII^e et XIII^e siècles (1). Beaucoup de ponts et de bacs, faute d'entretien, n'étaient plus praticables, et, avec la circulation disparue, les « *frayés* », qui indiquaient les chemins, se trouvaient recouvertes d'herbes et d'arbustes sauvages.

Même pendant de nombreuses années, après le rétablissement de la paix, il ne fut pas possible de remédier à cette situation tant la désolation et l'insécurité générale étaient grandes.

« Les longues guerres à l'intérieur et à l'extérieur, la lâcheté des Régents et des Princes, l'absence de toute discipline militaire, l'avidité et la licence des gens de guerre avaient livré le Royaume à de telles dévastations que depuis la Loire jusqu'à la Seine et même jusqu'à la Somme, presque toutes les terres restèrent longtemps sans culture, tous les cultivateurs étant morts ou en fuite » (2).
« On n'osait cultiver que les terres situées auprès des Villes et des châteaux-forts. La sentinelle placée au haut des tours agitait la cloche d'alarme ou sonnait du cor dès qu'elle apercevait au loin une troupe d'ennemis, et aussitôt ceux qui travaillaient dans les champs ou dans les vignobles se hâtaient de chercher un asile derrière les murs des châteaux-forts » (3).

(1) Supra p. 43.

(2) Thomas Basin, Evêque de Lisieux (Amelgard), dans son « Histoire de Charles VII et de Louis XI ».

(3) Ibid.

Même « la Capitale était en proie aux loups, à la famine et à la peste (1).

Lutter contre les bandes armées maintenant sans emploi, qui ravageaient le pays, fut la première chose qui s'imposa à la Royauté pour ramener, avec la circulation, la vie sur le Territoire.

Elle n'y parvint qu'après de longs efforts tant l'habitude du pillage était entrée dans les mœurs. « Si Dieu se faisait homme d'armes, il serait pillard », avait dit le Gascon La Hire (2). Cette parole indique la profondeur du mal qui minait le Royaume.

Les mesures énergiques prises par Charles VII apportèrent toutefois un certain soulagement.

Ce Roi non seulement intervint d'une manière impitoyable contre les bandes armées (3), mais il s'attacha encore à faire supprimer les péages illicites (4) et affecta des fonds spéciaux pour la remise en état de viabilité des grands chemins.

L'amélioration se poursuivit avec son successeur Louis XI, qui ne cessait de parcourir le Royaume en s'enquérant de l'état, de la police et du gouvernement de chaque Province. Le nouveau Roi s'intéressa d'une manière particulière aux grands chemins sur lesquels il fit circuler des courriers ou « *chevaucheurs* » pour son compte personnel (5).

(1) Journal d'un Bourgeois de Paris (1436-1437).

(2) Michelet. — Jeanne d'Arc. Chap. III, p. 189.

(3) Ordonnances du 22 décembre 1438 et 2 novembre 1439 pour réprimer les pillages de l'Armée.

(4) Ordonnance du 2 novembre 1439.

(5) Le service des « **courriers royaux** », assez analogue au « **cursus publicus** » romain (supra p. 17), fut institué par un édit du 19 juin 1464 à l'occasion des agissements suspects de la Ligue du Bien Public.

Déjà plusieurs Rois, dont Saint-Louis, avaient eu leurs messagers qui couraient les chemins pour porter les ordres dans les Provinces et en rapporter ce qui se passait. A partir de Louis XI, l'institution devint définitive.

Le Roi se réservait, avec un soin jaloux, le monopole des postes. Les maîtres des relais, placés de quatre en quatre lieues, ne devaient, sous peine de mort, faire partir d'autres dépêches, ni transmettre d'autres ordres que ceux du Roi.

Le Commerce reprit courage. Suivant l'historien Mathieu de Coussy, « les marchands commencèrent à divers lieux « à traverser le pays à autre et à faire leurs négoce ».

La grande voie commerciale qui, des Côtes méditerranéennes, aux Pays flamands, mit en communication du XII^e au XIV^e siècle l'Orient avec les Régions du Nord, est toutefois définitivement détournée vers la mer. Les foires renommées de Beaucaire, Lyon, Troyes, Lendit (St-Denis), où se tenaient les assises du commerce européen, sont pour toujours déchuës.

Mais l'*émancipation des serfs*, activement poursuivie aux XV^e et XVI^e siècles, apporta aux routes l'afflux d'une clientèle nouvelle et nombreuse. Précédemment relégués à perpétuité sur les terres qu'ils cultivaient, les serfs, dès qu'ils purent circuler en dehors de leurs villages, ne se firent pas faute de profiter de cette liberté (1).

Par ailleurs, une série de faits concomittants, parmi lesquels les Guerres d'Italie, l'invention de l'imprimerie, le mouvement général des esprits, la Renaissance, la découverte de Pays nouveaux, insufflèrent dans le peuple, avec un goût marqué de civilisation, un besoin accru de voies de communication.

C'est l'époque où la Cour est sans cesse en mouvement, entraînant à sa suite, dans tous les sens à travers le Royaume, une escorte nombreuse, attirée par des fêtes opulentes (2).

De tous côtés, des architectes, ingénieurs, maçons, peintres, etc... se pressent pour travailler dans les palais majestueux que la Royauté fait édifier.

Le « *compagnonnage* » naît et sur les chemins, on rencontre encore des artisans de moindre ambition qui vont de ville en ville faire leur tour de France. On y voit aussi des groupes d'étudiants se dirigeant vers les Universités célèbres de Bourges, Cahors, Montpellier et Poitiers, vers la Sorbonne et le Collège Royal.

(1) Supra p. 53.

A notre connaissance, aucun auteur n'a relevé cette cause, considérée par nous comme primordiale, de l'activité constatée sur les routes aux XV^e et XVI^e siècles.

(2) D'après Jean Bonnerot, dans les « Routes de France ».

Comme après l'anarchie carolingienne, « l'instinct baladeur » du peuple se manifeste avec d'autant plus de force qu'il a été comprimé pendant de longues années.

Les Rois ne peuvent rester insensibles à cette vague de fond populaire (1). Aussi combattront-ils avec plus de rigueur encore, le banditisme persistant (2). Ils ordonneront par ailleurs l'affectation complète, sous peine de saisie, des droits de péage à la réparation des ponts, passages et chaussées, et pour compléter ces travaux indispensables, ils iront jusqu'à lever des contributions spéciales sur les habitants des Provinces (3).

Leurs interventions semblent avoir donné des résultats fort appréciables (4).

Un héraut de Louis XII put porter des lettres de Milan au château d'Amboise en trois jours. Un courrier espagnol mit seulement trois jours et trois nuits pour aller annoncer à Madrid le massacre de la Saint-Barthélémy.

(1) Dans un édit de Fontaine-Française, de septembre 1535, François I^{er} proclame l'utilité des chemins « **sans lesquels ne peuvent bonnement les humains estre nourris et substantés** ».

(2) Le Journal d'un Bourgeois de Paris, sous François I^{er}, est rempli de détails sur les actes de brigandage commis par les « **aventuriers** », nom donné aux troupes mercenaires. Ils se répandaient dans le Pays par bandes de 200 à 300 et y exerçaient d'effroyables cruautés. Tous les vagabonds et souvent même les écoliers, se joignaient à eux. L'un de leurs chefs se fit nommer Roi, il avait des trésoriers, amiraux et autres officiers. A la tête de 2 à 3.000, il ravagea l'Auvergne, le Bourbonnais, le Limousin et le Poitou. Les Ordonnances les plus sévères et les supplices multipliés ne parvinrent pas à délivrer le royaume de ces bandes d'aventuriers qui en étaient le fléau.

Un édit de janvier 1534 institua pour les voleurs des grands chemins **le supplice de la roue**, aboli seulement par une Loi du 28 septembre 1791.

(3) Ordonnances du 20 octobre 1508, de décembre 1540, de février 1552 (article 7); d'Orléans, de janvier 1560 (article 107); et de Blois, de mai 1579 (articles 282 et 355).

(4) « **Le guide des chemins de France** », publiée en 1553 par Charles Estienne, d'après les renseignements recueillis auprès des messagers, marchands et pèlerins, donne une nomenclature des grandes routes qui existaient à cette époque. Leur parcours total était d'environ 25.000 kilomètres, établi en majeure partie sur le terrain naturel.

Les Guerres de religion ramenèrent toutefois, avec l'anarchie, le pillage et les lours, un nouvel abandon des chemins (1).

Mais l'*usage des voitures*, introduit en France vers 1584 fera plus pour nos routes que toutes les réglementations.

C'est une ère vraiment nouvelle qui s'ouvre dans l'histoire du réseau routier.

Les « *carroches* » (2) ou « *coches* » (3) rapportés d'Italie

(1) Edit sur les eaux, forêts, l'entretien des chemins publics et rivières (Paris, janvier 1583) : « 19. Aussi pour le peu de « soing que nos subjects, habitans des villages et plat pays ont « eu à l'occasion des guerres qui, à nostre très grand regret, « ont duré par l'espace de vingt ans en cestuy nostre royaume, « à l'**extirpation des lours**, qui sont accreuz et augmentez en « tel nombre, qu'ils dévorent, non seulement le bestail jusqu'és « basses courts et estables des maisons et fermes de nos pauvres subjects, mais encore sont les petits enfants en danger. »

En ce qui concerne plus spécialement le pillage, jamais la licence des troupes ne fut si effrénée que sous Henri III, malgré les mesures énergiques édictées par l'Ordonnance de Blois.

« Les soldats en étaient venus à un tel degré d'insolence « qu'ils prétendaient pouvoir vivre de pillage », raconte l'Ambassadeur Vénitien Jérôme Lippomans (Relations des ambas. Vénit. T. II, page 330).

L'Etoile confirme le fait : « Les troupes chargées de défendre « la France laissaient partout des vestiges d'armées plus que « barbares ». (Journal de Henri III, pages 292 et 293.)

(2) L'invention des « *carroches* » est attribuée à un Archevêque de Milan, **Héribert**, qui vivait dans la première moitié du XII^e siècle. Objet de luxe, cette voiture était tellement rare qu'on n'en comptait que deux à la cour au temps de François 1^{er} : l'une à la Reine, l'autre à Diane (fille naturelle d'Henri II). Henri IV ne posséda longtemps qu'un carosse. « Je ne sçaurois aller vous voir aujourd'hui parce que ma « femme se sert de ma coche », écrivait-il à Sully. On commença à se servir des véhicules nouveaux pour les cérémonies officielles à l'occasion de l'entrée à Paris en 1608 de Don Pierre de Tolède, ambassadeur d'Espagne à la cour d'Henri IV (d'après Sauval). Ces carosses étaient encore primitifs, non suspendus et à essieux fixes, comme celui sur lequel Henri IV se trouvait lorsqu'il fut assassiné, en 1610, dans un passage étroit derrière le Cimetière des Saints Innocents; à raison de l'impossibilité de dévier le véhicule, les gens d'escorte avaient dû se détourner dans les « Galeries des charniers » pour laisser le passage à un chariot de foin.

(3) « On ne doit pas s'étonner si le Roy (Henri IV) nommait « coche son carosse, car c'est ainsi que lon nommait les plus « beaux carosses de ce temps là... » (Extrait du « *Mercur* de France », année 1737.)

par les seigneurs, très heureux d'avoir trouvé là un nouveau moyen de parader et d'étaler leur luxe, étaient d'abord d'une construction trop rudimentaire pour permettre de circuler sur les chemins sinueux et cahoteux des Provinces.

Il n'en fut plus de même après les Guerres de Religion; des *perfectionnements apportés à l'essieu et à la suspension* (1) permirent les sorties en dehors des rues de la Capitale.

Le développement rapide du nouveau mode de circulation fit passer tout de suite les questions routières au premier plan des préoccupations des Souverains.

Henri IV chargea, à titre personnel, du soin des chemins, son *premier Ministre Sully*, pour qui fut créé l'Office unique de Grand Voyer de France (2).

Esprit méthodique aux vues larges et hardies (3), Sully s'acquitta de sa tâche avec honneur. Il prescrivit aux Trésoriers de France de visiter les chemins de leur circonscription pour veiller au bon entretien des ponts et chaussées par les bénéficiaires des péages (4). Mais il innova surtout en ce qu'il enjoignit à ces fonctionnaires de dresser, pour les dépenses restant à la charge du Trésor Royal, « un « état de toutes les réparations qui seront à faire aux « ouvrages publics, en cotant les plus nécessaires et les « plus pressés et ce qu'elles pourront coûter » (5). Ces renseignements, centralisés au bureau du Grand Voyer, permirent d'établir, pour l'ensemble du territoire, un *programme de travaux*. L'amélioration du réseau routier ne fût plus, comme auparavant, une œuvre poursuivie au petit

(1) Le mode de suspension aurait été perfectionné vers 1600 par une **dame Sauval**, femme d'un apothicaire de la rue Saint-Antoine.

(2) Edit de Mai 1599. Déclaration du Roi du 7 juin 1604 et Lettres patentes de Décembre 1607. L'Office de Grand-Voyer fut supprimé par un Edit de février 1626.

(3) On rappelle que ce grand innovateur jeta même les bases d'une Société des Nations, assez bien conçue, dans ses Mémoires, publiées sous le titre de « Sages et royales économies démocratiques, politiques et militaires d'Henri IV le Grand ».

(4) Arrêt du Conseil du 2 avril 1605, suivi d'un Règlement du 23 novembre 1608. Nouvel Arrêt du 11 avril 1609.

(5) Règlement du 13 janvier 1605.

bonheur dans les Provinces; elle devint une affaire d'Etat réalisée suivant un plan méthodique, tenant compte des ressources du Trésor Royal et des nécessités les plus urgentes.

Sully innova encore, en ce qu'il introduisit dans les usages, la pratique de l'*adjudication* au rabais, permettant de faire effectuer les travaux aux plus bas prix (1).

Enfin, ce grand administrateur fit édicter le *premier Code de la Route*; le règlement de 1607 (2), dont les dispositions essentielles sont encore en vigueur.

Le *développement des Messageries publiques* (3), l'*institution de la poste privée* (4) et surtout les regards ardents portés vers le commerce et l'industrie par les économistes de l'époque, fervents adeptes des théories mercantilistes, poussèrent un autre *Ministre célèbre*, Colbert, à reprendre l'œuvre de Sully et à l'améliorer.

Il s'employa à cette tâche avec toute son intelligence et son activité car, disait-il, « c'est principalement de la facilité des chemins que dépend l'avantage du commerce et « le bien public ».

(1) Voir notamment un Arrêt du Conseil du 11 avril 1607. L'adjudication au rabais était déjà prévue dans un Edit de François I^{er} de septembre 1535 pour les travaux à effectuer au lieu et place des péagistes défaillants.

(2) Lettres patentes en forme d'Edit de décembre 1607.

(3) Dans le « Guide de Paris », paru sous Louis XIII, on apprend qu'il existait déjà des carosses et coches publics pour 43 villes de France. Ces véhicules, trainés par cinq à six chevaux et conduits par deux cochers en postillon, ne contenaient ordinairement pas plus de huit personnes. Leur départ était assez irrégulier.

Ainsi pour le coche d'Auvergne, logé à la rue de la Caussonnerie, aux quatre fils Aymond, on lit sur le guide la mention « et part quand il peut ».

(4) On permit d'abord aux estafettes de la Cour de se charger exceptionnellement des dépêches du public. Puis, en 1622, D'Alméra, Général des Postes, établit des courriers ordinaires pour le public partant et arrivant à certains jours marqués de la semaine, aux bureaux installés à cet effet dans les principales villes du Royaume.

La poste au public fut reconnue comme institution officielle par un Edit de Mai 1630, et se développa si rapidement qu'il y eût bientôt des courriers presque sur toutes les routes du Royaume et que le nouveau service fonctionna jusqu'aux lieux les moins fréquentés.

La partie administrative et technique des « Ponts et Chaussées » fut peu à peu retirée aux Trésoriers, fonctionnaires inamovibles, propriétaires de leurs charges, qui ne conservèrent que la partie financière et juridique. Elle fut confiée aux *Commissaires départis dans les Généralités : les Intendants*, placés sous la complète subordination du Pouvoir Central et à qui on adjoignit des techniciens : les Ingénieurs (1).

Des sommes plus importantes furent consacrées, tant par le Roi que par les Provinces, à la réfection des chemins. Les dotations du Trésor devinrent annuelles (2).

Malheureusement, en ce temps de grand luxe, les fonds affectés aux ponts et chaussées furent employés pour une forte part à l'exécution des larges avenues aux gros pavés que nous admirons encore de nos jours aux approches des anciennes résidences royales.

On enregistre toutefois pour cette époque la construction et la consolidation d'un nombre assez important de grands ponts (3).

(1) Pour dessaisir les Trésoriers, le Roi, comme souverain fiefteux du Royaume, retint pour lui les pouvoirs dont il voulait les déposséder, qu'il fit directement exercer, en son nom, à titre essentiellement révocable, par les Commissaires départis dans les Provinces munis de lettres de Commission. Voir notamment un Arrêt du Conseil des 18 juillet 1670 pour le rétablissement des chemins de Normandie, où il est dit : « se reservant « Sa Majesté d'entretenir les ponts et chaussées et pavés des « dits chemins », ainsi que les Lettres de Commission pour l'exécution de cet Arrêt, adressées le même jour, aux Intendants des Généralités de Rouen, Caen et Alençon. (Continuation du Traité de police de Delamare par le Clerc-du-Brillet.)

(2) Avant Louis XIV, les Rois affectaient aux ponts et chaussées, sur leur cassette personnelle, des sommes plus ou moins importantes d'après leurs disponibilités et les circonstances. Henri IV inspiré par Sully, avait consacré à ces travaux de fortes subventions. Colbert fit admettre que le versement des allocations royales serait annuel. Le montant des sommes allouées était porté sur « l'Etat de Roi » des ponts et chaussées, dressé au commencement de chaque année par le Roi lui-même, en son Conseil des finances, d'après les propositions des Intendants des Généralités.

Pour l'importance des subventions royales, consulter l'ouvrage de M. Vignon : « Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII^e et XVIII^e siècles.

(3) Plus d'une cinquantaine des Ponts construits ou conso-

Colbert s'intéressa d'une manière toute spéciale aux chemins utilisés pour l'approvisionnement de Paris, déjà le principal consommateur du royaume (1). Il ne put affecter aux autres chemins des ressources importantes, mais il fit tenir énergiquement la main à ce que les propriétaires et engagistes de péages effectuent les travaux qu'ils devaient, sous la sanction de la saisie, non seulement des droits perçus, mais encore de leurs terres (2). Il s'appliqua, pour le surplus des travaux, à faire admettre dans les usages, et à ce titre doit-il être considéré comme le « *père des corvées* », que la mise en état de viabilité et l'entretien des chaussées, dans le « plat pays », seraient, comme autrefois à Rome (3), à la charge des propriétaires riverains ou, à défaut, des Communautés voisines (4).

Mais le paysan, réduit à une condition vraiment misérable par les Guerres, les impôts et les famines, ne put fournir l'effort nécessaire et Colbert lui-même tempéra maintes fois

lidés à cette époque existent encore de nos jours sur les routes nationales et départementales.

Voir les « Documents statistiques sur les routes et ponts », publiés par le Ministère des Travaux Publics en 1873 (Imp. Nle).

(1) Arrêts du Parlement des 18 février 1651 et 20 février 1654, « pour le rétablissement des grands chemins, tant de ceux par « où passe la marée qu'autres marchandises qui viennent à « Paris ». Arrêts des 26 octobre 1662, 18 juillet 1670, 28 avril 1671 et août 1678, pour le rétablissement des chemins du Perche, de la Normandie et de la Généralité de Caen.

(2) Déclaration du Roi du 31 janvier 1663 en forme de règlement général pour la levée des droits de péage (voir notamment l'article 14).

(3) Supra, p. 20.

(4) Arrêts du Parlement du 18 février 1651 et 20 février 1654 « pour le rétablissement des grands chemins, tant de ceux par où passe la marée qu'autres marchandises qui viennent à Paris », et Arrêt du 26 octobre 1662 pour le rétablissement des chemins du Perche.

Voir également les Coutumes de Bretagne (art. 49), de Bourbonnais (art. 361) et de Saint-Omer (tit. 2, art. 18).

Les corvées furent plus particulièrement utilisées, au temps de Colbert, pour la remise en état des chemins suivis par le Roi au cours de ses voyages dans le royaume (voyages à Metz en 1680, à Moulins en 1681, à Chambord et à Compiègne en 1682, etc...) et pour la réfection des routes dans les pays frontières (Artois, Alsace, Franche-Comté, Dauphiné).

l'application de la règle (1) qui ne fut pas, dès cette époque, généralisée.

Le relâchement de la discipline administrative qui suivit la chute du grand animateur Colbert, fit retomber les routes dans un état de demi-abandon (2).

Mais, après la mort du vieux Roi Louis XIV, dont les dernières décades avaient été attristées par tant de deuils et de calamités, la prospérité renaissante du Royaume, les transformations politiques et économiques firent éprouver au peuple français, éveillé par ses littérateurs et philosophes, un besoin plus impérieux de disposer de bons chemins pour circuler sans encombre au travers du Territoire (3). C'est le temps où les Physiocrates proclament, en réaction des abus de l'époque, leur fameux leit-motiv du « laisser-faire, laisser-passer » et s'élèvent avec la dernière énergie contre toute entrave apportée à la libre circulation.

De mauvaises routes constituaient, certes, la plus lourde des entraves.

(1) Circulaire aux Intendants du 17 novembre 1680 et instructions personnelles aux Intendants de Caen et de Soissons des 16 juillet 1681 et 13 août 1683.

(2) Ce demi-abandon est notamment constaté dans l'une des Ordonnances des Trésoriers généraux de France, du 17 décembre 1686 pour la généralité de Paris. « ...les dits chemins qui « doivent être droits, spacieux, sûrs, praticables et entretenus « en beaucoup d'endroits par les seigneurs péagers et par les « paroisses voisines, sont presque tous obliques, sinueux, remplis de trous et de tas de pierres et, en conséquence, très « périlleux. »

L'Intendant de Flandre écrit en 1691 : « Ces marchands sont « obligés de mettre quatre chevaux à leurs chariots au lieu « de deux, ce qui achève de perdre le commerce ».

Un Arrêt de 1714 constate que dans la Généralité de Paris, qui possédait 492 toises (1.000 km. environ) de chaussées de pavés de grès, de cailloutis et de ferrage, les chemins mal entretenus étaient, en beaucoup d'endroits, absolument impraticables en temps humide. Cette constatation permet de penser ce que pouvaient être les autres chemins établis sur le terrain naturel dans un pays où le sol était argileux.

(On désignait sous le nom de « chemin ferré » des chemins dont le fond était ferme et rocheux. Ce terme est encore employé dans certaines contrées pour les chemins à empierrement très durs.)

(3) Infra nota 2 p. 72.

Ce qui s'imposait surtout, c'était de combler les lacunes existant entre les ouvrages d'art établis aux points de passages difficiles. Les parcours des routes n'avaient souvent pas de tracé bien définitif ou se trouvaient rejetés, à la tête des champs, dans des fondrières qui les rendaient à peu près impraticables (1).

A cette époque où les ressources du Trésor étaient limitées, on dut faire appel sur une grande échelle aux *corvées*, de célèbre mémoire, organisées par le *Contrôleur général Orry* (2).

Les paysans avaient acquis un peu de bien-être au XVIII^e siècle et ils purent résister à la tâche vraiment écrasante qui leur fut imposée.

Des règles sommaires, consacrées de vieille date par les usages, furent appliquées *d'une manière stricte* pour le tracé des chemins et la prise de possession des terrains utiles. Ainsi étaient évitées les compétitions d'intérêts nuisibles à la rapidité d'exécution des travaux, qui se seraient élevées si on avait tergiversé avec les principes.

Les routes devaient suivre « *le plus droit alignement qu'on pourra faire* », et les dédommagements dûs à ceux qui perdraient du terrain étaient mis à la charge de ceux qui en gagnaient (3).

(1) Ainsi, dans l'Arrêt du Conseil d'Etat du 27 août 1678, pour le rétablissement des chemins de la généralité de Caen, on lit : « ...les grands chemins, que la négligence ou avarice de ceux possédans des héritages le long d'iceux auroit extraordinairement rétréssis, ou entièrement bouchés, pour agrander leurs pièces de terres, les ont en quelques endroits rendus inaccessibles et s'en trouve encore beaucoup en très mauvais état dans la généralité de Caen, dans laquelle, en divers lieux les plus considérables, on a changé et bouché les grands chemins et iceux rejetés par des sentiers et voyes presque inaccessibles... »

(2) Supra nota 4 p. 68.

Les corvées, établies depuis longtemps en Alsace, furent appliquées à la Généralité de Metz en 1727, en Champagne en 1729. Dès son arrivée au Contrôle Général en 1730, Orry étendit la mesure, qui devint à peu près générale en 1736.

L'emploi des corvées était réglementé par un Mémoire édité à l'Imprimerie Royale en 1737, et par une Instruction du 13 juin 1738.

(3) Arrêt du Conseil du 26 mai 1705, rappelé le 17 juin 1721.

Enfin, la largeur des chemins fut fixée d'une manière uniforme, par catégorie, d'après les nouvelles données de la circulation (1).

Mais le succès de l'œuvre fut surtout assuré par sa direction technique, confiée à des mains expertes. On chargea de ce soin une Administration autonome : l'*Administration des Ponts et Chaussées* (2), qui forma elle-même ses ingénieurs dans une Ecole spéciale : l'*Ecole des Ponts et Chaussées* (3), dont le haut niveau des études attira les jeunes gens les plus intelligents du Royaume. On conçoit que le jour où le sort du réseau routier fut ainsi remis à un personnel d'élite, il eut d'ardents et d'influents défenseurs auprès des Pou-

(1) Largeur minimum fixée par l'arrêt du Conseil du 3 mai 1720 pour les grands chemins royaux : 72 pieds dans la traversée des forêts (art. prem., tit. XVIII de l'Ordonnance des Eaux et Forêts d'août 1669).

Hors les forêts, 60 pieds entre les fossés; pour les autres grands chemins, « servant de passage de ville à autre », 36 pieds entre les fossés.

Exception était faite pour les chemins de montagnes « dont la situation ne permet pas qu'ils soient élargis ».

Un arrêt du Conseil du 6 février 1776 assigne, pour l'avenir, « aux grandes routes, une largeur moindre d'après leur nouvelle importance ».

1^{re} classe : « Grandes routes qui traversent la totalité du Royaume, ou qui conduisent de la Capitale dans les principales villes, ports ou entrepôts de commerce » : 42 pieds.

2^e classe : « Routes par lesquelles les Provinces et les principales villes du royaume communiquent entre elles, ou qui conduisent de Paris à des villes considérables, mais moins importantes que celles désignées ci-dessus » : 36 pieds.

3^e classe : « Routes qui ont pour objet la communication entre les villes principales d'une même Province, ou de Provinces voisines » : 30 pieds.

4^e classe : « Chemins particuliers » : 24 pieds.

Ces largeurs ne comprenaient pas « les fossés ni les empatements des talus ou glacis ».

(2) Arrêt du Conseil du 1^{er} février 1716. L'Administration des Ponts et Chaussées fut confiée, à partir de 1721, sous la Direction du Contrôleur Général, à un Intendant du détail des Ponts et Chaussées.

Parmi les premiers titulaires de cette haute fonction, citons : d'Ormesson, Daniel Trudaine, Charles Trudaine, etc...

(3) Créée en 1747 par Daniel Trudaine (1703-1769), qui institua encore l'Assemblée des Ponts et Chaussées, origine du Conseil Général des Ponts et Chaussées actuel.

Perronnet (1708-1794), l'Ingénieur le plus remarquable du XVIII^e siècle, contribua largement au développement de ces deux institutions.

voirs publics, en même temps que de valeureux artisans de sa prospérité.

Les temps se trouvaient bien changés depuis l'époque lointaine où Jules César, la première fois qu'il fut créé Consul, se tint offensé de la proposition faite au Sénat d'ajouter la direction des routes aux autres fonctions du Consulat (1). Autrefois, la charge des voies de communication était en effet considérée comme le plus bas office; elle fut au contraire recherchée comme l'une des charges les plus honorifiques à partir du XVIII^e siècle.

A la veille de la Révolution, le grand mouvement pour la construction d'un réseau routier avait produit son plein effet (2). Ce réseau représentait alors *plus de 40.000 kilo-*

(1) Suétone — (In vita caf) et Pétraque (lib. de opt. adm. reip.) d'après Bergier — Histoire des Chemins de l'Empire romain. Chapitre 2.

(2) Nous avons expliqué (Supra page 69) ce grands mouvement par les besoins impérieux de circulation que la prospérité renaissante du Pays au début du XVIII^e siècle, fit éprouver au peuple français éveillé par ses philosophes et littérateurs.

Les succès remportés par Louis XIV qui, en détruisant les derniers vestiges d'indépendance des Seigneurs, avait en fait réalisé l'unité du Royaume, la possibilité d'effectuer des transports à longue distance, maintenant que les voitures étaient à essieu mobile et à suspension, entraînèrent des modifications profondes dans l'économie générale du Pays, qui perdit son caractère essentiellement local pour devenir national.

Des routes furent indispensables au peuple pour ses déplacements dans la plus grande Seigneurie que constituait maintenant le Royaume de France.

Nous nous éloignons, par ces explications, de celles fournies par les auteurs, et notamment par Vignon, qui attribuent le mouvement irrésistible, constaté au XVIII^e siècle pour la construction de routes, aux mesures édictées par l'Arrêt du Conseil du 26 mai 1705 (Supra page 70), établissant à la fois une règle d'art et une loi sommaire d'expropriation : tracé des chemins suivant le plus droit alignement et mise à la charge des riverains qui gagnaient du terrain, des dédommagements dus à ceux qui en perdaient.

Ces mesures ont, certes, contribué largement au succès de l'œuvre. Mais il est excessif de voir en elles la cause initiale d'un mouvement aussi profond.

Elles n'étaient, en effet, pas nouvelles.

De tout temps, il avait été entendu que le tracé idéal d'un chemin était la ligne droite. C'est la ligne droite qu'avaient rigoureusement suivie les Romains (Supra page 14) et, en 1705, moins d'un demi-siècle seulement séparait des années où ils étaient encore de toute nécessité que les chemins soient droits

mètres (1) en état de viabilité dont les trois quarts étaient l'œuvre des corvées; pour le reste, les dépenses d'exécution avaient été supportées partie par le Trésor Royal, partie par les diverses Généralités, les Villes et les Communes intéressées, partie enfin par les concessionnaires de péages.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, grâce à leur autorité et à leur ténacité, avaient pu d'autre part obtenir, malgré l'état alarmant des finances, des ressources suffisantes pour construire *plus de quatre cents grands ponts* d'au moins vingt mètres de longueur, et réparer la plupart des anciens (2).

Sans doute les travaux effectués étaient loin de la perfection. Les corvées, uniquement mues par la contrainte, fournirent une main d'œuvre médiocre. Les ouvrages ne furent pas toujours implantés avec les garanties désirables de solidité, faute d'une longue expérience dans l'art de l'Ingénieur.

Quoiqu'il en soit, notre Pays se trouva pourvu de voies de communication suffisantes pour permettre, en même temps que la réalisation effective de son unité, son développement économique et intellectuel. Son dense réseau, envié des autres nations, contribua largement à la propagation des idées nouvelles et fut l'un des principaux artisans de la Révolution. C'est grâce à lui que, seule devant toute l'Europe, notre Patrie, devenue une et indivisible, put rassembler et diriger dans le moindre temps ses volontaires à la frontière et tenir tête aux envahisseurs.

pour rendre possible la circulation des véhicules, restés à essieu fixe.

D'autre part, Ph. de Beaumanoir, au XIII^e siècle, proclamait déjà que ceux qui perdaient du terrain devaient en être récompensés par ceux qui en gagnaient. On lit, en effet, dans ses Coutumes de Beauvoisis : « que li damaces soient rendues » à cix qui terre on prent por le quemin refere. Et li coust « doivent estre pris sur le common des marciissans qui le plus « grand aisément ont du quemin ». (Coutumes de Beauvoisis, chapitre XXV, N^o 13). La règle avait été rappelée maintes fois depuis le XIII^e siècle. Mais c'est seulement au XVIII^e siècle que les circonstances obligèrent de la faire appliquer strictement.

(1) « Documents statistiques sur les Routes et Ponts ». Ministère des Travaux Publics. Imp. nat., 1873.

(2) Ibid.

II

LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES

Des efforts sérieux avaient été faits aux temps féodaux pour donner des limites aux chemins naissants et défendre ainsi leur première existence contre les entreprises des propriétaires riverains.

Pendant l'époque monarchique, la Royauté s'attacha à mettre au point le régime de protection ébauché et d'en poursuivre une application plus effective au travers des vicissitudes de l'organisation politique du Pays

Les mesures déjà édictées dans les Coutumes et qui se ramenaient aux principes suivants :

Fixation d'une largeur uniforme par catégorie de chemins, avec reconnaissance du droit d'en recouvrer d'une manière sommaire les manquants sur les terres riveraines, répression rigoureuse des anticipations, reprise jamais prescrite du terrain usurpé (1), étaient certes de nature à permettre à des autorités fortes de faire respecter le sol des chemins. Mais sur le domaine spécial de la voirie, la puissance publique resta, jusque la fin du Régime, l'objet de contestations incessantes, destructrices de sa force, entre la Royauté et les Seigneurs.

La Royauté avait bien conquis de bonne heure le pouvoir politique sur l'ensemble du Territoire. Toutefois, il lui était difficile de l'exercer en dehors de la hiérarchie seigneuriale, dont les prérogatives et l'indépendance, fondées sur un usage immémorial, furent défendues pied à pied jusqu'à la Révolution. Même aux ^{xviii}^e et ^{xvii}^e siècles, les Intendants envoyés tout puissants de la Royauté dans les Provinces, ne

(1) Supra pages 46 et s.

purent parvenir sur les routes à recouvrer l'autorité pleine et entière que leur Maître convoitait.

A la veille de 1789 la discussion se perpétuait encore, vive et serrée, entre la Royauté, qui invoquait en sa faveur la conception romaine du « *Jure Coronae* », droit complet et direct de souveraineté de la Couronne en toutes choses, et les Seigneurs, qui continuaient à opposer à la prétention royale l'usage presque millénaire du droit de voirie, dépendance de leur justice (1).

On conçoit que, sous un régime semblable de compétitions, la conservation des voies publiques ne put jamais être assurée avec tout le soin désirable.

Même en ce qui concerne les « *grands chemins* », suc

(1) Dans la « Continuation du Traité de Police de Delamare », par Le Clerc du Brillet, en 1738, livre VI, titre XV, chap. prem., on lit : « La manutention de la voirie a produit des contestations sans nombre, entre les Officiers des grandes Seigneuries, ceux des Hauts Justiciers, les Juges royaux; nous ne pouvons même pas nous flatter, malgré le grand nombre de réglemens qui sont sortis du Conseil du Roi et des Parlements sur ce point de difficulté, d'avoir une direction générale ni assez précise, qui assure l'état ou la compétence de ces juridictions. »

On trouve dans le même chapitre, un exposé des diverses thèses en présence pour ou contre la juridiction royale, pleine et entière sur les voies publiques.

Au XVIII^e siècle, la thèse favorable à la Royauté l'emportait dans le Pays et Le Clerc du Brillet, résumant l'opinion générale, pouvait écrire :

« Faire des Ordonnances et des Règlements, imposer des droits et avoir la Seigneurie Publique, ce sont attributs que l'on estime inséparables de l'autorité souveraine et dépendant de la Police générale du Royaume; **aussi le plus grand nombre des Auteurs** regarde le droit de voirie composé de ces parties, comme droit royal, différant néanmoins des droits domaniaux, parmi lesquels il ne doit pas être compris, parce que la propriété des Rues et des Chemins n'étant à personne, quoique la jouissance en soit libre, commune à tous, le Prince ne peut en avoir que la garde et la surintendance mais elle lui appartient à cause de sa Souveraineté « **Jure Coronae** » qui lui donne le pouvoir d'en régler l'usage, d'où l'on conclut que le Roi est seul Seigneur Voyer de France; que lui seul a le droit de faire des réglemens généraux pour la police de la voirie, suivant la maxime : « *Lex salutem Reipublicoe tueri nulli magis creditur convenire nec alium sufficere ei rem quam Coessarem* (Paul, Jurisconsult. in leg. nam salutem, ff Officio Pref. Vigil), ce qui est encore prouvé par des titres authentiques. »

cesséurs des voies militaires romaines, sur lesquels la Couronne parvint dès le XIII^e siècle à se faire reconnaître de larges pouvoirs (1), les usurpations restèrent nombreuses.

D'ailleurs, si les simples anticipations se révélaient aisément par le rétrécissement du passage, il n'en était pas de même des détournements de parcours.

A défaut d'un plan des chemins, qu'on ne songeait encore nullement à établir, rien ne permettait de déceler l'abus, devenu de pratique courante. A chaque agrandissement de leurs terres, les propriétaires riverains se considéraient comme autorisés par les usages à rejeter le chemin aux nouvelles limites de leur enclos (2).

Au reste, la surveillance des routes ne fut jamais bien sérieuse avant la venue des Intendants. Les Trésoriers de France, chargés jusqu'au milieu du XVII^e siècle du soin des routes, se contentaient d'effectuer des chevauchées rapides, à des intervalles de temps souvent très espacés.

Il fallut maintes fois rappeler à leur devoir ces fonctionnaires inamovibles qui faisaient passer l'intérêt particulier de l'Office, dont ils étaient propriétaires, avant l'intérêt général du Pays.

Aussi l'idée vint de bonne heure de fixer définitivement le tracé des chemins par des repères *immuables et fort apparents : des arbres*.

L'Ordonnance d'Henri IV du 15 janvier 1552 prescrivit, la première, de planter des arbres le long des chemins sur les terres adjacentes. Le prétexte allégué était bien de donner à notre Pays le bois d'ormes qui lui manquait pour la fabrication des affûts de canons. Que l'on ait eu en vue cette utilité spéciale des arbres, c'est compréhensible. Mais l'intention véritable et principale des promoteurs de la mesure fut surtout de défendre les routes contre les entreprises des riverains. L'Ordonnance de Blois de mai 1579 (art. 356),

(1) Supra page 54.

La question de la propriété des grandes routes fut définitivement tranchée en faveur de la Royauté par une Ordonnance de 1670.

(2) Pratique mentionnée dans les considérants d'un Arrêt du Conseil du 27 août 1678 (Supra nota 1, page 70).

rendue sur les doléances des Etats Généraux, ne laisse aucun doute à cet égard (1).

Le Ministre Sully, chargé des fonctions de Grand voyer de France avec la mission spéciale de réprimer les atteintes nombreuses portées à l'intégrité des chemins pendant l'anarchie des Guerres de Religion (2), fit veiller d'une manière toute spéciale à ce que les plantations ordonnées soient effectivement faites. On raconte que les paysans, mécontents et railleurs, décapitaient les arbres à hauteur d'hommes : « *C'est un Rosny*, disaient-ils, *faisons en un Biron* » (3). Baron de Rosny était le nom de Sully et Biron celui d'un Maréchal décapité à la Bastille. *

Cet état d'esprit montre jusqu'à quel point était entré dans les habitudes la pratique pour les propriétaires riverains de disposer à leur guise du sol des chemins.

Malgré la débilité des Gouvernements qui suivirent la chute du Grand Ministre, les paysans n'eurent pas le dernier mot. La prescription, rappelée par des Ordonnances successives (4), fut dans l'ensemble finalement observée. Des arbres fixèrent le tracé des chemins qu'il ne fut plus désormais facile de modifier à volonté.

(1) Ordonnance de Blois, mai 1579, art. 356 : « tous les grands chemins seront réduits à leur largeur ancienne, nonobstant toutes usurpations par quelque laps de temps qu'elles puissent avoir été faites. Et à ce que cy après n'y soit fait aucune entreprise seront plantés, bordés d'arbres, comme ormes, noyers ou aultres, selon la nature et commodité du pays, au profit de celui auquel la terre prochaine appartiendra. Défendons à toutes personnes de couper ni endommager les dits arbres plantés sur les dits chemins ou ailleurs sous peine d'amende arbitraire et de punition exemplaire. »

(2) Edit de mai 1599 : « Nos prédécesseurs, Rois, considéraient les entreprises et usurpations qui se font sur les voies et rues publiques des villes, au grand préjudice du public et de l'incommodité des passants... »

« ...à quoy estant besoin de pourvoir pour l'importance de cette affaire, concernant généralement tous nos subjects et commodité et facilité du commerce, avons jugé estre à propos pour le bien de nos dits subjects, d'établir un Estat de Grand Voyer... »

(3) L'Etoile. Journal de Henri IV.

(4) Arrêts du Conseil en forme de Règlement des 28 avril 1671, 26 mai 1705, 3 mai 1720, 17 juin 1721; Ordonnances des 4 août 1731 et 17 juillet 1781.

Les plantations d'arbres, comme le creusement des fossés (nota suivant), étaient obligatoires pour les riverains.

On compléta la mesure par l'établissement, à la limite des routes, de *fossés* servant en même temps à protéger les chaussées contre les eaux de ruissellement (1).

Enfin, à l'exemple des Romains, on fit placer, à distance fixe, des *bornes* numérotées (2).

Le jour où des arbres, fossés et bornes, entourèrent les routes, la vieille lutte engagée par la Royauté pour évincer peu à peu les propriétaires riverains, de leur possession de fait des chemins, était virtuellement terminée. Les propriétaires riverains ne pouvaient plus bénéficier de l'indétermination du tracé pour anticiper sur le sol de la voirie.

Sully, le premier, avait fait codifier, dans un *Edit de décembre* 1607 (3), les règles coutumières relatives à la conservation des chemins. On put, maintenant que le sol des routes était fixé, tenir la main à leur observation stricte. On eut d'ailleurs soin de rappeler, à toutes occasions opportunes, les défenses édictées, que l'on compléta par toutes celles que les nouvelles conditions d'établissement des routes ou les nouveaux modes de circulation firent imposer.

Il fût interdit de démolir un chemin public (4), d'en chan-

(1) Ordonnance du 16 décembre 1686. Arrêts du Conseil des 26 mai 1705, 3 mai 1720, 17 juin 1721; Ordonnances des 4 août 1731, 15 juillet 1766, 6 février 1776 et 17 juillet 1781. L'utilité des fossés, pour garantir les routes contre l'empiètement des riverains, est mentionnée dans les arrêts de 1705 et 1776.

(2) M. de Perronnet, sous le règne de Louis XV, fit établir sur les routes des bornes de mille en mille toises, numérotées toutes à partir du Parvis de Notre-Dame. Entre ces bornes, des bornes plus petites, devaient marquer les quarts, la moitié et les trois quarts de mille. Une pierre triangulaire fut élevée, au mois d'avril 1768, par le chapitre Notre-Dame, pour indiquer, à l'exemple du « miliaire doré » des Romains (Supra nota 3, page 16), le point symbolique d'aboutissement des Grandes Routes de France. Il ne faut pas confondre ces bornes, établies pour **délimiter et jalonner** les routes, avec les signaux : croix, poteaux, pyramides, surmontés d'inscriptions de direction et placés aux carrefours et croisements, qui avaient pour objet de renseigner les voyageurs sur le chemin à suivre conformément à l'Ordonnance d'août 1669 (art. 6).

(3) Supra page 66, nota 2.

(4) L'interdiction de démolir un chemin public était déjà inscrite dans les Coutumes au temps de Beaumanoir (Supra page 46). Après la période d'anarchie des Guerres de Cent ans, le Parlement avait tenu la main dans toute la mesure de son

ger le tracé (1), d'anticiper sur son domaine de quelque manière que ce soit et notamment par des labours (2), de fouiller son sol, de dégrader ses ouvrages (3).

pouvoir à ce que cette interdiction soit respectée ainsi qu'en fait foi un Arrêt du 16 décembre 1491, confirmant une Sentence du Châtelet par laquelle un particulier était condamné à rétablir un chemin qu'il avait démoli (Chemin des Pontils, au-dessus de Montlhéry, allant à la Chevreuse. Gervais Gilbert, maçon, demeurant à Montlhéry). Mais pendant les Guerres de Religion, l'absence d'autorité fit que cette interdiction se trouva perdue de vue, d'où la nécessité de la rappeler en 1607.

(1) A la suite d'un jugement du Châtelet, rendu en 1593 (Affaire du duc de Mercœur), la jurisprudence s'établit qu'une autorisation préalable, expresse, donnée dans la forme de Lettres patentes, était indispensable pour changer le tracé d'un chemin, par exemple, en vue d'enclore une propriété riveraine (Lettres patentes de juillet 1638, en faveur du Sieur de la Grange, de juin 1664, en faveur du Sieur de Mesgriny).

D'autre part, il fut peu à peu admis que **les habitants des villages intéressés** devaient être consultés. On trouve cette formalité, mentionnée pour la première fois, dans les lettres patentes du 17 mai 1649 en faveur du Sieur Favier. Mais le droit, pour les habitants des villages traversés, de s'opposer au déplacement d'un chemin, se trouvait déjà en principe reconnu dans les « Coutumes de Beauvoisis », chapitre XXV, N° 7. Une ordonnance du 29 mars 1754 (art. 3), rappelée pour la Généralité de Paris le 17 juillet 1781 (art. 2), rendit cette consultation obligatoire dans tous les cas. Elle est la forme ancienne de l'enquête préalable d'utilité publique actuelle prescrite par les Ordonnances des 18 février 1834 et 15 février 1835.

(2) Les anciennes Coutumes interdisaient d'une manière expresse les anticipations (Supra page 74).

L'Ordonnance de Blois de mai 1679 (art. 356, Supra nota 1, page 77) et l'Edit de Décembre 1607 (Supra nota 2, page 66), consacrèrent cette interdiction. En fait, les anciens règlements, depuis Beaumanoir et Bouteiller (supra p. 46, notas 3, 4 et 5), visaient surtout les laboureurs qui ne craignaient pas de faire passer leur charrue au travers des chemins. (Lettres de Commission du 29 mai 1568 pour la recherche des entreprises faites sur les chemins par les laboureurs et autres dans l'étendue du Baillage de Vermandois. Arrêt du Conseil du 28 août 1678, du 17 juin 1721; Ordonnance du 4 août 1731, etc...)

Une Ordonnance du 17 juillet 1781, réédita, à la veille de la Révolution, pour la Généralité de Paris, les défenses d'anticiper.

(3) Ordonnance du 17 mai 1686 (défense de fouiller et couper les chemins); — Arrêt du Conseil du 12 juin 1721 (défense de faire des fouilles dans le sol des chemins, de combler les fossés); — Arrêt du Conseil du 4 août 1731 (défense de dépaver les chemins, de combler les fossés, d'abattre les berges, d'abattre les bornes, qui se trouvent dans les chemins et aux ponts, non plus que les parapets); — Ordonnance du 2 août 1774 (défense d'endommager les bornes miliaires, les bornes plantées pour

On précisa ces interdictions en allant jusqu'à grever de servitudes les terres riveraines dans l'intérêt du chemin et de ses ouvrages. Ainsi au XVIII^e siècle, période de grands travaux, on prohiba les carrières à proximité des voies publiques (1).

Il semble que le souci de la conservation des routes fut primordial à cette époque où les dirigeants étaient hantés par le désir d'avoir de bonnes chaussées.

La circulation elle-même fut sévèrement réglementée pour éviter les dégradations. On limita indirectement les chargements en fixant le nombre maximum des chevaux d'attelage (2). Pour empêcher le renversement des bordures lors des croisements ou dépassements des véhicules, on interdit l'emploi des essieux dépassant une certaine longueur (3). Les bandes des roues devaient être fixées par des clous non taillés en pointe (4).

Enfin, le pâturage, autrefois considéré comme un usage normal des voies publiques (5), fut interdit sur les grands chemins bordés d'arbres ainsi que sur leurs berges (6).

empêcher le passage des voitures sur les accotements des chaussées, celles qui défendent les parapets des ponts et quais, les fers et crampons attachés aux dites bornes et parapets); — Ordonnance du 17 juillet 1781, spéciale à la Généralité de Paris (art. 7 : défense d'endommager les arbres des routes; art. 9 : défense de faire des fouilles, défense d'endommager les bornes placées pour empêcher le passage des voitures, celles qui défendent les parapets des ponts, les bornes milliaires, non plus que les parapets et anneaux de fer attachés aux dits ponts, d'enlever les pavés et autres matériaux des chemins; art. 16 : dispositions à prendre pour empêcher les dégradations des chemins aux points d'embranchement avec les chemins de dessertes des carrières et fouilles).

(1) Arrêt du Conseil du 14 mars 1741. — Ordonnance du Bureau des Finances du 29 mars 1754 et Arrêt du Conseil du 5 avril 1772, interdisant d'établir des carrières, fouilles, ou galeries souterraines à moins de 30 toises (58 m. 47) de la limite des chemins.

(2) *Infra* page 84.

(3) *Ibid.*

(4) Arrêt de Conseil du 28 décembre 1783.

(5) Edit des Eaux et Forêts de janvier 1853, N° 14.

(6) Arrêt du Conseil du 16 décembre 1759.

La voirie urbaine

Les usurpations étaient moins à craindre dans l'intérieur des villes qu'en rase campagne, à raison de la plus grande fixité des limites de la voirie.

Il fallut pourtant surveiller d'une manière attentive les avances lentes, souvent imperceptibles, des constructions riveraines qui, avec le temps, auraient rétréci le passage.

L'Edit de 1607 (art. 4 et 5) (1) inaugura, à cet effet, un régime de protection, capable de prévenir tout abus. Désormais, il ne suffirait plus d'avoir obtenu une autorisation de principe pour effectuer les travaux en bordure de la voie publique. Ceux-ci ne pourraient plus être commencés avant qu'un Agent spécial ait « *donné l'alignement* », c'est-à-dire indiqué au pétitionnaire les limites exactes de la voirie. Le même Agent devait d'autre part, après l'exécution des travaux, venir se rendre compte sur place si ses instructions avaient été observées et, le cas échéant, le constater par un procès-verbal dit « *de récolement* » ou poursuivre le contrevenant.

Par ailleurs, des règlements successifs déterminèrent, pour chaque nature d'ouvrages, les saillies susceptibles d'être permises (2). Vers la fin de la Monarchie, on en vint

(1) Avant l'Edit de 1607, un Arrêt du Parlement de 1508 avait défendu « à tous de quelque estat et condition qu'ils soient, que « dorénavant ils ne fassent ni ne renouvellent aucunes saillies », défense qui fut successivement reproduite par la Déclaration du 14 mai 1554, les Ordonnances de 1560, 1563 et 1564 et enfin par l'Edit de décembre 1607 (art. 4). Un régime spécial était établi pour Paris (Ordonnances de police de 1270, supra page 48), des 22 septembre 1600, 16 juillet 1645, 18 juin 1765 et 17 juillet 1781 (art. 3).

(2) Les permissions étaient accordées directement par les Commissaires de la Voirie qui percevaient à leur profit un droit dit « *droit de Voirie* » dont le tarif était fixé par des Règlements spéciaux. Des tarifs particuliers existaient pour plusieurs villes du Royaume telles que Auch, La Rochelle, Limoges, Lyon, Moulins, Orléans, Poitiers, Tours, etc... (Dictionnaire de la Voirie — Droits utiles par Perrot).

En règle générale, les règlements fixant les tarifs des droits de voirie donnaient une liste limitative des saillies susceptibles d'être autorisées (Edit de décembre 1607, Déclaration du Roi du 16 juin 1693, Edit de Novembre 1697, Arrêts du Conseil d'Etat

même, dans l'intention de prévenir les contestations, à envisager l'établissement, pour chaque traverse, de plans dits : « *d'alignement* », destinés à fixer, d'une manière précise, les limites de la voirie (1).

des 8 novembre 1701 et 6 octobre 1733, Arrêt du Parlement du 27 janvier 1780, Lettres patentes du 11 décembre 1781, etc...).

L'avance maximum à permettre y était quelquefois indiquée : (Ordonnance de Police du 22 septembre 1600, Édit de décembre 1607, Arrêt du Conseil d'Etat du 19 novembre 1666, Ordonnance des Trésoriers de France de Paris du 14 décembre 1725 confirmée par un Arrêt du Conseil d'Etat du 19 novembre 1726, Ordonnance du Bureau des Finances de Paris du 25 mai 1761, Ordonnance de Police du 17 décembre 1761, Ordonnance du Bureau des Finances de Paris du 16 juillet 1764, etc...).

(1) Arrêt du Conseil du 27 février 1765 : « les alignements... ne pourront être donnés... qu'... en se conformant **aux plans levés et arrêtés par les ordres de Sa Majesté**, qui sont ou seront déposés par la suite au greffe du Bureau des Finances de la Généralité... ». Voir également les Lettres patentes du 10 avril 1783 (art. 3).

III

POLICE DE LA CIRCULATION

Aussi longtemps que subsistèrent les anciens modes de locomotion, on n'éprouva pas le besoin de modifier sensiblement les règles de circulation qui restèrent, dans l'ensemble, ce qu'elles étaient à l'époque féodale. Même après l'invention des carosses, la situation ne fut pas beaucoup changée. Si les perfectionnements apportés à l'essieu et à la suspension rendirent possibles les voyages en voitures sur les chemins sinueux et cahoteux des Provinces, le mauvais état de ces chemins et des entraves de toutes sortes : douanes intérieures, péages, etc..., empêchèrent les transports de se développer (1).

C'est pourtant à cette époque que notre régime de circulation subit *sa plus profonde transformation*.

Le droit de circuler n'était précédemment reconnu qu'aux marchands et pèlerins, c'est-à-dire à une clientèle restreinte (2). Avec l'*émancipation des serfs* aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles (3) naquit dans les esprits l'idée que l'usage des chemins devait être libre pour tous. Peu à peu, cette conception fit des progrès et bientôt toutes les classes de la Société furent admises sur les routes.

Ainsi se dégagea des Coutumes, pendant la période monarchique, le *principe de libre circulation, base de notre législation actuelle de l'usage des voies publiques*.

La réglementation à outrance des Corps de métiers, en

(1) Supra page 69.

(2) Supra page 49.

(3) Supra page 62.

honneur sous la Royauté, entrava bien dans une certaine mesure l'évolution du principe nouveau de libre circulation. Ne pouvait pas qui le voulait effectuer des transports pour autrui : il fallait être titulaire d'un « Office » spécial, accordé dans la forme de Lettres patentes royales dites « *Lettres de provisions* ». Même pour son usage personnel, on ne pouvait louer des voitures et des chevaux qu'aux entreprises concessionnaires d'offices. Seuls bénéficiaient d'une liberté complète les Receveurs des finances pour le transport des deniers royaux (1).

Néanmoins le principe de libre circulation sur les routes devint peu à peu une réalité et l'idée se dégagait dans l'opinion publique, que pour permettre l'exercice de ce droit nouveau les Autorités devaient assurer sur n'importe quel point du Territoire un passage convenable et sûr.

La Royauté déploya dans ce sens de grands efforts. Ce fut une raison de plus pour elle de développer et de maintenir en état de viabilité, même contre le gré des Seigneurs, un ample réseau de voies de communication, libre de toutes entraves, jusque dans les contrées les plus reculées du Territoire (2).

Dans le désir de posséder de bonnes routes, elle alla jusqu'à proscrire certains véhicules, de construction défectueuse ou trop lourdement chargés, qui dégradaient les chaussées d'une manière anormale et rendaient ainsi le passage dangereux.

Comme la partie réservée à la circulation sur les chemins n'avait d'ordinaire que quinze pieds de largeur, en sorte que deux voitures venant à se rencontrer se rejetaient contre les bordures en risquant de les arracher, il fut défendu de faire les essieux des charrettes, coches, chariots d'un modèle plus grand que ceux des charrois d'artillerie, à savoir 5 pieds 10 pouces pour la longueur totale dont 5 pieds 2 pouces entre les deux yeux (3).

(1) Règlement du Conseil du 25 juin 1678, entre le Fermier général des Postes, les Messagers, Maîtres des Coches, Carosses, Rouliers et autres voituriers au sujet de leurs fonctions.

(2) Supra page 59.

(3) Lettres patentes du 4 mai 1624.

On fixa d'autre part à quatre le nombre maximum des chevaux d'attelage pour les voitures à deux roues, plus susceptibles que les voitures à quatre roues de causer sous un fort poids des dégâts aux chaussées (1). Des exceptions étaient prévues en faveur des fermiers, laboureurs et vignerons pour le transport des produits de leurs champs (2). A Paris, on avait même interdit au ^{xvi}^e siècle, dans l'intérêt de la conservation du pavé, l'emploi des charrettes à bandages en fer (3).

En ce qui concerne la *sûreté des chemins*, nous avons mentionné la longue lutte engagée par la Royauté pour débarrasser les campagnes des bandes armées (4).

On prit des mesures non moins énergiques à l'égard des gens sans aveu, des vagabonds et des nomades (5). Les hôtelleries louches, qui pulullaient aux abords des chemins, furent très sévèrement surveillées (6). Enfin, on prescrivit

(1) Arrêt du Conseil d'Etat du 18 juillet 1670 pour le rétablissement des chemins de la Normandie; Déclaration du Roi du 14 novembre 1724, relative au nombre de chevaux que l'on peut atteler aux voitures à deux roues.

Arrêt du Conseil du 28 décembre 1783.

Une ordonnance du Roy du 23 mai 1718 fixait, au lieu du nombre des chevaux d'attelage, un maximum de charge pour les voitures à deux roues circulant sur les grandes routes de Paris à Orléans, savoir 5 poinçons de vin ou 3 milliers pesant d'autres marchandises. Il était toutefois permis de charger 6 poinçons à condition de transporter au retour du pavé ou du sable pour la réparation des chemins. (Cette dernière disposition peut être considérée comme l'origine des subventions industrielles actuelles (Loi du 21 mai 1836).

(2) Déclaration du Roy du 14 novembre 1724, article III.

(3) Arrêt du Parlement du 22 novembre 1502 défendant aux charretiers de Paris de se servir de charrettes ferrées. Cette mesure était à double fin : prévenir la dislocation du pavé et empêcher une circulation bruyante.

(4) Supra pages 61 et 63.

(5) Ordonnances des 8 juin 1456, mars 1498, Edits des 3 octobre 1544, 15 janvier 1545, 18 avril 1558, Ordonnance d'Orléans de janvier 1560 (art. 101 et 104); Ordonnance de Blois de novembre 1576 (art. 360); Mandement du 21 août 1612; Règlement du 30 mars 1631; Déclarations des 18 juillet 1724, 20 octobre 1750 et 3 août 1764.

(6) Ordonnance du 5 janvier 1549. Déclarations du 20 janvier 1563. Ordonnance d'Orléans de janvier 1560 (art. 101). Edit de Blois de mars 1577 (obligation de mettre une enseigne appa-
rente : « hostellerie, cabaret ou taverne par **permission du Roi** »).

l'essartement des haies et broussailles sur une certaine largeur, le long des passages, pour prévenir les guet-apens (1).

On n'eut pas moins le souci de la *sécurité des voyageurs* lorsqu'il s'agit de réglementer les services organisés de transport. On pensa même à leur *commodité* et à leurs *intérêts matériels*.

Il était spécifié dans les « Lettres de provisions » que les voitures seraient solides, bien entretenues et conduites par des gens capables, expérimentés (2). Les départs et arrivées auraient lieu à des dates et heures fixées d'avance (3). Les entrepreneurs ne pouvaient pas se refuser à transporter des voyageurs ou marchandises dans les conditions réglementaires (4). Les tarifs de transport devaient être inscrits sur un tableau apparent dans chaque bureau de l'entre-

(1) Ordonnance du Roi pour les eaux et forêts d'août 1609. Titre XXVIII, art. 3.

« Ordonnons que, dans les six mois du jour de la publication
« des présentes, tous bois, épines ou broussailles, qui se trou-
« veront dans l'espace de soixante pieds es grands chemins ser-
« vant au passage des coches et carosses publics, tant de nos
« forêts que de celles des ecclésiastiques, communautés, sei-
« gneurs et particuliers, seront essartés et coupés : en sorte que
« le chemin soit libre et sûr. »

Arrêt du Conseil du Roi du 6 février 1776 :

« Entend néanmoins, Sa Majesté, que l'art. 3 du titre des
« Chemins royaux de l'Ordonnance des Eaux et Forêts, qui,
« pour la **sûreté des voyageurs**, a prescrit une ouverture de
« soixante pieds pour les chemins dirigés à travers les bois,
« continue d'être exécutés selon sa forme et teneur. »

(2) Edit de 1594 pour la solidité et la sûreté des voyageurs :

« ...Que toutes les dites coches publiques soient attelées bien
« et duement, comme il appartient, de bons et forts chevaux
« pour tirer, mener, conduire les dites coches publiques, par
« cochers et gens capables et expérimentés pour les conduire, et
« que les dites coches soient maintenues et entretenues en bon
« équipage, afin qu'il n'y advienne aucun d'estourbier ou empê-
« chement au Public, tellement qu'ils puissent arriver en lieux
« propres et accoustumés pour les respües et gistes... »

(3) Règlement du 25 février 1623 en faveur de la Dame de Fontaines, propriétaires des Coches et Carosses publics pour aller de Paris dans les Provinces :

« ...faire partir les dites coches à jours, heures certaines et
« arrêtées... »

(4) On prévoyait même la tenue d'un registre spécial pour permettre aux voyageurs de retenir leur place à l'avance (Voir notamment le Règlement du Parlement du 25 juillet 1623 en faveur de la même entreprise).

prise (1). Enfin, les messagers et rouliers étaient déclarés responsables, sauf dans les cas de vols en plein jour sur les grands chemins, de tout ce qu'ils avaient chargé et dont ils devaient tenir registre (2).

En ce qui concerne les *croisements ou dépassements* des véhicules, le mauvais état général des chemins et la vitesse réduite des voitures n'autorisaient encore pas l'adoption de règles précises. Ces mouvements continuèrent à s'effectuer d'après les circonstances de lieu et les chargements respectifs des véhicules en présence, ainsi qu'il l'était déjà pratiqué dans le Beauvoisis au temps de Ph. de Beaumanoir (3).

Un droit de priorité pour le passage fût toutefois établi, à la veille de la Révolution, en faveur des « *courriers et voyageurs allant en poste* » (4), en même temps que l'on défendit aux charretiers et voituriers « de quitter leurs chevaux et de marcher derrière leurs voitures » (5).



Cas spécial : *Circulation urbaine.*

Si les transports ne furent jamais beaucoup développés sur les chemins des Provinces pendant l'époque monarchi-

(1) Règlement du 25 juillet 1623, nota 4, p. précédente.

(2) Edit de novembre 1576 portant création du Corps des Messagers royaux.

(3) Supra page 52.

(4) Ordonnance du Roi du 4 février 1786.

« ...Sa Majesté a ordonné et ordonne que tous rouliers, charretiers, voituriers et autres, seront tenus de céder le pavé et de faire place à tout courriers et voyageurs allant au poste... » Cette disposition se retrouve de nos jours dans l'art. 42 du Code de la route.

(5) Même Ordonnance.

« ...pour ne laisser aux voituriers et charretiers aucun prétexte qui puisse les mettre dans le cas de causer le moindre accident, il leur est défendu, sous les mêmes peines, de quitter leurs chevaux et de marcher derrière leurs voitures; si plusieurs voitures se suivaient, il devra toujours s'en trouver une pour marcher à la tête de la première voiture. » A quelques détails près, ces prescriptions subsistent dans la réglementation actuelle (Code de la route, art. 7 et 13).

que, il en fut différemment dans les rues des villes et notamment à Paris.

A partir de 1620, le nombre des carosses s'accrut rapidement dans la Capitale. Ils ne tardèrent pas à être si nombreux que la voie publique s'en trouvait, à certaines heures, entièrement encombrée (1). Le plus grand désordre régnait dans cette circulation. Aucune tradition n'avait encore transmis dans les usages des règles précises permettant d'effectuer les mouvements dans les conditions les plus favorables pour la sécurité publique. Le passage des piétons devint dangereux. On eut à déplorer des accidents graves qui émurent l'opinion publique et obligèrent les autorités à intervenir.

La police de la rue se fit au détriment des voitures, les dernières venues sur la voie publique. Elles étaient regardées comme la cause de tout le mal. Sans elles, la circulation dans les rues aurait continué à être paisible. Le luxe qu'elles permettaient d'étaler était, d'autre part, outrageant (2).

On avait bien songé à interdire radicalement, comme autrefois à Rome (3) le nouveau mode de locomotion, dès que son développement commença à inquiéter les piétons.

MM. les Conseillers du Parlement, habitués à se rendre au Châtelet à dos de mule, adressèrent même une Supplique au Roi demandant que l'usage des carosses fut défendu dans Paris (4). Mais devant l'utilité incontestable des voitures, qui gagnèrent de plus en plus la faveur du public, la mesure suggérée ne fut pas retenue (5). Loin de là, les autorités

(1) De nombreux écrits attestent ce développement intensif de la circulation urbaine. Voir notamment la satire de Boileau : « Les embarras de Paris ».

(2) L'exaspération du public contre les carosses se manifesta par de nombreux quolibets et satires. Citons, dans les œuvres classiques, la Fable « Le Coche et la Mouche » par La Fontaine, l'épigramme des « Femmes Savantes » par Molière (acte III, Scène II).

(3) Supra page 25.

(4) Supplique adressée au Roi par le Parlement lors de l'enregistrement des Lettres patentes de 1563 pour la réformation du luxe.

(5) Sous Louis XIII, on trouve encore inconvenant l'usage des carosses par les célibataires (suivant Bastard).

permirent bientôt l'organisation de services réguliers, mettant en relations les différents quartiers de Paris (1).

Les Ordonnances de police s'adressèrent *surtout aux conducteurs*. On dit que leur sans gêne était grand, ils se plaisaient à narguer les passants.

Sous la peine du fouet, les charretiers et meuniers ne devaient pas laisser courir leurs chevaux ou mulets par les rues. On interdit aux charretiers et voituriers de monter sur leurs chevaux au lieu de les conduire à pied par la bride, de les mener attachés en queue plus de trois (2), de conduire plus de deux chevaux à la fois à l'abreuvoir, l'un étant monté et l'autre tenu à la main (3), etc...

Les cochers devaient être âgés de 18 à 20 ans au moins et posséder la force et l'expérience requises pour leur métier. On défendit de confier la conduite des véhicules à des « vagabonds ». Les carrosses de place devaient être numérotés à l'arrière avec de grands chiffres (4).

Les Autorités eurent non moins le souci de prévenir tout embarras de la chaussée. Les cochers ne devaient point entraver la circulation dans les rues (5), notamment en donnant à manger à leurs chevaux sur la voie publique (6).

(1) Sauvage, demeurant rue Saint-Martin, dans une maison appelée l'Hôtel Saint Fiacre, d'où le nom de « **fiacre** » donné aux voitures de louage, fut le premier qui s'avisa d'entretenir des chevaux et des carrosses pour les louer à ceux qui se présenteraient.

Un privilège pour l'exploitation d'une industrie de louage de véhicules dans Paris, fut concédé en 1650 à Charles Villermé, puis par lettres patentes de mai 1657 à M. de Givry. MM. de Rouannès, de Sourches et de Crenant obtinrent, par lettres patentes du 19 janvier 1662, l'autorisation d'organiser dans Paris des services réguliers pour le transport des voyageurs (« carrosses à cinq sols »).

(2) Règlement général pour la police de Paris du 30 mars 1635; Ordonnance du bureau de la ville du 27 avril 1731; Ordonnance de police du 28 janvier 1786 (art. 18).

(3) Traité de police par Delamare, 1722 (Livr. prem., titre XII, chapitre VII, page 224).

(4) Statuts des carrossiers de septembre 1678.

(5) Edit de décembre 1607 (art. 11); Ordonnance de Police du 18 février 1686; Sentence de police des 15 et 24 juillet 1724; Ordonnance du Bureau de la Ville du 27 avril 1731; Ordonnance de police du 28 janvier 1786 (art. 13).

(6) Comme nota 2 ci-dessus.

On interdit, d'autre part, tous dépôts de matériaux de démolition ou de construction (1).

Les étalages, qui empiétaient sur les rues, furent sévèrement réglementés dans l'intérêt de la circulation (2).

Enfin, dans le désir de rendre le passage plus sûr, des ordonnances prescrivirent aux Autorités de police de prendre d'urgence, à l'égard des bâtiments menaçant ruine, toutes mesures que la situation des lieux rendrait nécessaires (3). Les puits, se trouvant dans les rues, ne devaient pas rester découverts (4). On recommanda encore de tenir fermées les trappes des caves s'ouvrant sur la voie publique (5). On enjoint aux couvreurs, maçons et autres ouvriers, qui travaillaient à proximité de la voie publique, de placer deux lattes en croix, suspendues au bout d'une corde et attachées par un morceau de drap de couleur voyante, pour avertir les passants de se détourner (6). Défense fut faite de laisser courir dans les rues les porcs ou autres bêtes qui pouvaient blesser les passants, de tirer de l'arc, de jouer au mail, à la paume, crosser ou faire quelque autre exercice dangereux dans les rues, places publiques ou autres lieux fréquentés; de tirer des fusées, des pétards, et des armes à feu, etc... (7).

(1) Ordonnance du Lieutenant de Police portant règlement général de voirie du 22 septembre 1600; Edit de décembre 1607 (art. 11); Règlement général pour la police de Paris du 30 mars 1635; Ordonnance du bureau des finances du 1^{er} avril 1697; Ordonnance de police concernant les dépôts de matériaux, terres et autres objets sur la voie publique, du 1^{er} septembre 1769; Ordonnance de Police concernant la commodité et la liberté de la voie publique, du 28 janvier 1786.

(2) Ordonnance du Prévôt de Paris du 22 septembre 1600 (art. 6); Ordonnance du Bureau des Finances des 1^{er} avril 1697, 1^{er} février 1775, 31 juillet 1779, **Lettres patentes de mai 1784** et Ordonnance de police du 28 janvier 1786 (art. 16).

(3) Lettres patentes du 21 avril 1438; Arrêt du Parlement du 14 décembre 1502; Sentence de Police du 21 juillet 1656; Ordonnance de police du 20 juillet 1645 et 5 septembre 1898.

Déclaration du Roy des 18 juillet 1729 et 18 août 1730, qui règlent la procédure à suivre pour les périls imminents.

(4) Sentences de police des 18 mars 1701, 14 septembre 1716.

(5) Ordonnance de police du 1^{er} décembre 1785, renouvelée le 28 janvier 1786 (art. 9).

(6) Ibid.

(7) Supra nota 1, page précédente.

IV

REGARD D'ENSEMBLE

Le régime de circulation sur les routes françaises, encore embryonnaire aux temps féodaux, a atteint, pendant l'époque monarchique, un degré de développement assez avancé.

Ce qui frappe surtout dans ce régime, au point où il est parvenu à la veille de la Révolution, c'est sa ressemblance profonde avec le régime établi autrefois sur notre sol par les Romains. En ne cessant de prendre la réglementation romaine pour modèle, nos Gouvernants en étaient arrivés à donner à notre pays un régime de circulation qui fut une copie assez fidèle de celui de Rome.

On était revenu à la règle sommaire du tracé des routes suivant la ligne droite stricte que les Romains avaient observée rigoureusement (1).

Les corvées dont on fit large usage au XVIII^e siècle, rappellent étrangement l'emploi en masse, par les Conquistadors romains, des habitants des Provinces pour la construction de leurs voies militaires (2).

Une pierre triangulaire, placée sur le Parvis de Notre-Dame symbolise, comme autrefois le « miliaire doré » édifié sur le Forum romain, le point d'aboutissement des grandes routes qui s'en vont dans les Provinces porter les ordres du Pouvoir central et faire respecter son autorité.

Il n'est pas jusqu'à la longueur du réseau routier qui n'eût, au temps de Rome et à la veille de la Révolution,

(1) Supra pages 14 et 70.

(2) Supra pages 15 et 70.

(3) Supra pages 16, nota 3, et 78, nota 2.

quelque chose d'analogue, atteignant aux deux époques un ordre de grandeur de 40.000 kilomètres (1).

Dans la réglementation proprement dite, ce fut également le triomphe des principes romains.

Les règles essentielles de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du sol des routes, conçue de bonne heure à Rome, et que les traditions féodales avaient, par la suite, profondément obscurcies, se sont à nouveau dégagées d'une manière si nette qu'elles pourront être proclamées et reconnues par tous comme intangibles dès les premières heures de la Révolution (2). Il ne sera même plus nécessaire, comme autrefois chez nos Antiques Maîtres, de laisser aux particuliers le soin de poursuivre les empiètements (3). Les Autorités publiques seront maintenant assez fortes pour veiller seule à l'intégrité des chemins.

La police de la circulation ne sera pas beaucoup plus développée à la veille de la Révolution qu'aux temps romains, bien qu'un progrès important ait été réalisé depuis près de deux siècles dans la construction des véhicules maintenant à essieu mobile et à suspension.

Le rétablissement d'un réseau routier était encore trop récent pour que déjà soit apparu sur nos chemins le trafic intense qui aurait nécessité l'imposition aux usagers de règles de circulation plus strictes. Les barrières douanières existant entre les provinces et les péages subsistant

(1) Supra pages 13 et 72.

(2) En fait, les chemins royaux étaient juridiquement **inaliénables** depuis l'Ordonnance de 1670 (supra p. 76, nota 1) qui les avait rangés dans la catégorie des biens de la Couronne, c'est-à-dire des biens auxquels le caractère d'inaliénabilité avait été conféré par l'Edit de Villers-Cotteret du 30 juin 1539 et l'Ordonnance de Moulins de février 1566.

Les anciennes Coutumes du temps de Beaumanoir reconnaissaient déjà en fait l'**imprescriptibilité** des chemins lorsqu'elles stipulaient que ces voies devaient être ramenées à leur ancienne largeur nonobstant l'usage contraire (supra p. 46). L'Ordre de Blois avait rappelé cette disposition (supra nota 1, p. 77). Les auteurs n'étaient pas toutefois entièrement d'accord sur la question. D'Argentré admettait la prescription après 40 ans, Dumoulin et Loisel après cent ans alors que Lebrun et Lefebvre de la Planche optaient pour l'imprescriptibilité absolue.

(3) Supra p. 24.

dans de nombreux passagers, empêchaient d'ailleurs ce trafic de se développer.

Mais si apparemment, les deux régimes de circulation, romain et monarchique, se ressemblent à leur apogée, il existe toutefois au fond des choses des éléments qui les différencient d'une manière profonde.

A l'époque romaine la fixation au sol cultivé des classes les plus nombreuses de la population, comme celle des colons, devait faire perdre peu à peu au régime de circulation sa principale clientèle et l'entraîner vers un déclin rapide. Au contraire, à l'époque monarchique, le régime de circulation évolue vers l'admission du plus grand nombre sur la route et par suite vers de nouveaux progrès.

L'ÉPOQUE MODERNE ET CONTEMPORAINE

(De 1789 à nos jours)

Principes actuels d'usage des voies publiques

SOMMAIRE

	Pages
I. — LE DEVELOPPEMENT ET LES TRANSFORMATIONS DU RESEAU ROUTIER : Œuvres de la Révolution, de l'Empire, de la Restauration, du Gouvernement de Louis-Philippe, du Second Empire et de la III ^e République. — L'apparition des automobiles, etc... ..	97
II. — LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES	
A) <i>Régime de conservation proprement dit</i> : la Domanialité publique, le Conseil de Préfecture, les Régimes des chemins vicinaux et ruraux, le Décret du 28 décembre 1926	114
B) <i>Régime de protection</i> : Mesures préventives contre les dégradations (système des ponts à bascules, etc...), régime libéral de la Loi du 30 mai 1851, tendance actuelle contraire du Code de la Route (art. 2)	124

- C) *Régime spécial des voies urbaines* : Régimes des alignements, des permissions de voirie, des permis de stationnement ou de dépôt temporaire, des concessions et des occupations temporaires du domaine public. Distinction. Autorisations de fait, etc... 131
- III. — POLICE DE LA CIRCULATION : Suppression des péages et des douanes intérieures, établissement d'un « droit de passe », entraves des ponts à bascule, régime libéral de la Loi du 30 mai 1851, apparition des automobiles, élaboration du Code de la Route, etc... 168
- IV. — REGARD D'ENSEMBLE, pour mémoire, fin du Livre III.
-

L'ÉPOQUE MODERNE ET CONTEMPORAINE

(De 1789 à nos jours)

Les transformations profondes de la société à l'époque contemporaine auront leurs répercussions sur le régime de circulation. Un ample réseau de routes sera construit en tous sens au travers du pays. Mais les véhicules deviendront si nombreux et rapides que, même sur ce réseau, il sera un jour difficile d'assurer l'ordre et la sécurité publics. De nouvelles dispositions s'imposeront qui, se juxtaposant aux dispositions anciennes, nous donneront le régime de circulation complexe que nous connaissons aujourd'hui.

I

LE DÉVELOPPEMENT ET LES TRANSFORMATIONS DU RÉSEAU ROUTIER DE 1789 À NOS JOURS

A la veille de la Révolution, notre pays se trouvait pourvu d'un réseau routier largement suffisant pour les besoins de l'époque, et dont l'agencement faisait même l'admiration du monde (1). Mais les *événements de 1789*, en apportant le trouble dans l'organisation administrative de la France, ruinèrent en partie cette œuvre.

(1) Relations de voyages de l'Anglais Arthur Young.

Le Pouvoir central dont l'activité était accaparée par les questions politiques, s'empessa en effet, dès les premiers instants de la Révolution, de se décharger du soin des voies publiques sur les départements (1), alors que ces circonscriptions, nouvellement créées et trop artificielles, avaient de la peine à s'établir.

On supprima par ailleurs les péages (2) qui constituaient la ressource principale d'entretien des routes et les finances publiques, en mauvaise posture, ne permirent pas à l'Etat d'allouer aux départements les subventions qui leur auraient été nécessaires (3).

Ajoutons que la circulation, libérée par la Révolution de toutes entraves (4), ne cessa de s'accroître, que les voies principales, notamment celles conduisant aux frontières, eurent à supporter de lourds transports de guerre et nous aurons un tableau saisissant de la situation périlleuse dans laquelle se trouva notre réseau routier dans la dernière décennie du dix-neuvième siècle.

Si quelques routes, construites autrefois avec des fondations profondes sous la surveillance sévère des ingénieurs, conservèrent un peu de viabilité, les autres, œuvre hâtive des corvées, furent vite impraticables (5). On songea bien à employer les troupes pour effectuer les travaux les plus

(1) Lettres patentes des 22 décembre 1789 et 8 janvier 1790. Décret du 6 septembre 1790 (Titre XIV, art. 6) et Proclamation du Roi du 14 octobre 1790. Instruction du 17 avril 1791 sur le Service des Ponts et Chaussées. Les grands ponts restaient à la charge de l'Etat.

(2) Lettres patentes du 28 mars 1790 (art. 13 et 14) et Décret du 25 août 1792 (art. 7).

(3) Les subventions ou avances allouées par l'Etat aux Départements furent les suivantes : décrets des 30 mai 1790, 30.000 fr. par département; 16 décembre 1790, 15 millions; 22 mai 1792, 1.800.000 fr.; 26 septembre 1792, 7 millions pour les grands ponts et divers; et 16 Frimaire, an II, 25 millions. Elles étaient notoirement insuffisantes.

(4) Notamment des péages et des douanes intérieures (L. 2, 17 mars 1791), qui constituaient les obstacles les plus sérieux au développement de la circulation.

(5) Cet état lamentable des routes est attesté par plusieurs rapports d'Ingénieurs, notamment par une lettre de l'Ingénieur de Clermont (Oise) faisant une description de la route de Paris à Lille entre Creil et Liancourt : « Imaginez une route cons-

indispensables, mais ce moyen se révéla vite, à l'expérience, insuffisant (4).

A nouveau, il fallut, comme sous la Royauté, avoir recours aux usagers pour obtenir les subsides nécessaires à la réfection des routes.

Une loi du 24 Fructidor, An V, institua un « *droit de passe* » sur les chemins dont le produit était réservé à « l'entretien, la réparation, la confection et l'administration des grandes routes » (2). Le Directoire ouvrit même une souscription volontaire pour ces travaux (3). Mais les ressources ainsi obtenues, auxquelles s'ajoutèrent quelques secours de l'Etat (4), furent encore trop faibles pour rendre aux routes leur bonne viabilité d'autrefois.

Napoléon, comme Premier Consul, puis comme Empereur, essaya à son tour de remédier à cette situation. Déjà, sur son initiative, la Constitution de l'An VIII (5) avait confié l'administration des départements aux préfets, fonctionnaires amovibles, sous la dépendance directe du Pouvoir central qui put, par leur intermédiaire, faire surveiller d'une manière plus attentive l'état des routes. Le « *droit de passe* » (6) sur les chemins fut remplacés par une taxe sur

« truite en têtes de chat, sillonnée dans toute sa longueur de
« huit rouages plus ou moins continus et coupées en beaucoup
« d'endroits, comme si le passage s'était fait en travers de la
« voie, de trous de toutes dimensions. Il y a du danger à y
« conduire un cheval au pas. Les voitures risquent moins de
« verser que de se briser. »

Dans une proclamation du 23 frimaire, an VI, le Directoire écrit : « la plupart des routes sont, en beaucoup de points,
« dégradées ou impraticables, et les voyageurs, les courriers ou
« les diligences éprouvent les plus grandes peines à passer à
« plusieurs endroits, ou sont même forcés de suspendre leur
« marche. »

(1) Voir Décret du 4 pluviôse an III.

(2) Dispositions confirmées par les Lois des 9 vendémiaire et 3 nivôse an VI.

(3) Proclamation du Directoire exécutif du 22 frimaire an VI.

(4) Arrêtés des 25 nivôse an IX, 11 fructidor an IX, 25 nivôse an X, etc...

(5) Loi du 28 pluviôse an VIII, Tit. II, par. prem., art. 2 et 3.

(6) « Cette taxe n'avait pu parvenir à se naturaliser en France, elle excitait des rixes fréquentes et des plaintes continuelles. » (Notice historique sur les finances de France de

le sel, beaucoup plus productive. Enfin un décret-loi du 16 décembre 1811 (1) rendit à l'Etat la charge des grandes routes, dites de première et deuxième classes, qui ont formé notre réseau actuel des routes nationales.

Mais les besoins impérieux de la guerre firent détourner de leur destination les fonds obtenus, que l'on employa pour une large part à l'exécution de travaux militaires dans les provinces frontières, c'est-à-dire hors des limites de la France d'aujourd'hui (2).

1800 à 1814 par le Duc de Guise, 1818.) Atténuée à plusieurs reprises, on lui substitua en 1806 une taxe sur le sel (Loi de budget du 24 avril 1806). Son rendement avait diminué de 14 millions à 10 millions par année.

(1) La **Loi du 20 ventose an XI** avait divisé les routes en trois classes, non plus d'après leur importance suivant l'**Edict de 1775** (supra p. 71, nota 1), mais d'après leur direction. La première classe comprenait les routes conduisant de Paris aux frontières, au nombre de 28, d'une longueur totale de 15.000 km.; la deuxième classe, 97 routes d'une longueur totale de 17.000 km., reliant les frontières sans passer par Paris; la troisième classe 20.000 km. de routes allant d'une ville à une autre.

A cette division, le **Décret du 16 décembre 1811** subsistua le classement en « **routes impériales** », qui comprenaient les deux premières classes, et en « **routes départementales** », la troisième classe.

Les routes impériales, au nombre de 229, d'une longueur totale de 46.000 km., étaient elles mêmes divisées en trois classes :

- 14.....pour la 1^{re} classe;
- 13.....pour la 2^e classe;
- 202.....pour la 3^e classe.

Les Conseils généraux donnèrent leur avis à la session de 1812 sur le classement des routes départementales, qui fut prononcé par un Décret du 7 janvier 1813. Les routes départementales, au nombre de 1.165, avaient une longueur totale de 32.000 kilomètres.

Les routes impériales de 1^{re} et 2^e classes étaient à la charge du Trésor, celles de 3^e classe à la charge du Trésor et du Département, et les routes départementales à la charge des Départements et des Communes intéressées (Titre II, art. 5 à 7).

Les fonds ordinaires d'Etat pour les routes étaient fixés par an à 20 millions, 8 millions pour les routes de 1^{re} classe, 6 millions pour celles de 2^e classe, 6 millions, non compris la part des Départements, pour celles de 3^e classe. La partie de ces fonds, qui n'étaient pas employés aux travaux d'entretien, devait être affectée aux travaux de lacunes ou de réparations extraordinaires (Titre III, art. 8 à 10). Cinq millions, par an, étaient en outre prévus pour les travaux neufs des routes impériales (Titre IV).

(2) La construction de routes dans les Alpes et les autres

C'est au *Gouvernement de la Restauration* qu'il était réservé de rendre la viabilité à nos chemins. Cette tâche fut considérée par lui comme l'une des plus urgentes. Maintenant que les regards étaient dirigés vers les œuvres de la paix, il importait d'avoir de bonnes routes qui, en facilitant les échanges, provoqueraient une reprise de la vie économique du pays et l'aiderait à se relever de la situation dans laquelle l'avaient laissé les guerres ininterrompues de la Révolution et de l'Empire.

Il convenait d'abord de rétablir les ponts coupés par les armées pendant la Campagne de France et d'effectuer les premières réparations indispensables pour rendre à la circulation de nombreux chemins qui n'étaient plus praticables (1). On devait aussi se préoccuper de remplacer égale

travaux de routes et ponts exécutés hors du territoire français ont absorbé 70 millions sur 125 millions de dépenses de 1801 au 30 avril 1814 (travaux neufs de routes : 100 millions; de grands ponts : 25 millions).

Les ponts de 20 mètres et plus de longueur entre les culées construits sur les routes impériales antérieurement au XIX^e siècle étaient au nombre de 518, d'une longueur totale de 48.728 m. 78 dont 481 (29.018 m. 60) entièrement en maçonnerie, 12 (413 m. 70) avec travées en charpente, 7 (180 m. 15) avec travées et palées en charpente, 4 (769 m. 67) entièrement en charpente et 14 (2.358 m. 72) divers.

Ce nombre était porté en 1814 à 564 par la construction de 46 nouveaux ponts dont 33 (1.531 m. 64) entièrement en maçonnerie, 2 (266 m. 74) fixes métalliques, 5 (293 m. 50) en maçonnerie avec travées en charpente, 3 (85 m. 42) avec travées et ponts en charpente et 3 (1.058 m. 80) complètement en charpente.

Sur les routes classées dans la voirie départementale, par le décret de 1811, le nombre des ponts de 20 mètres et plus de longueur entre culées étaient, en 1800, de 341, d'une longueur totale de 18.242 m. 91 dont 298 (15.819 m. 53) en maçonnerie, 18 (753 m. 43) avec travées en charpente, 10 (341 m. 90) avec travées et palées en charpente, 2 (64 m. 20) complètement en charpente et 13 (1.263 m. 30) divers.

En 1814, ce nombre s'était élevé à 359 par la construction de 18 nouveaux ponts (595 m. 67) dont 9 (302 m. 64) en maçonnerie, 5 (171 m. 63) avec travées en charpente, 2 (70 m.) avec travées et palées en charpente, 1 (25 m.) complètement en charpente et 1 (26 m. 40) divers.

Il n'existait, en 1814, que deux ponts à péages (235 m. et 465 m.) sur les deux bras du Rhône à Avignon.

(1) Les nouvelles limites assignées à la France par le traité de Paris de 1815, ramenèrent le nombre des routes impériales, devenues les « **routes royales** », de 229 à 182, d'une longueur

ment par des ponts certains bacs qui rendaient le passage des rivières difficile aux transports lourds dont le nombre augmentait sans cesse avec l'orientation économique du pays vers une activité industrielle plus prononcée.

Malgré les charges imposées à la France, vaincue et envahie en 1815, le Gouvernement de la Restauration fit des efforts pour affecter aux travaux de routes des sommes relativement importantes (1). Sa tâche fut facilitée par les progrès accomplis à cette époque dans la technique de l'établissement des routes. Les ingénieurs, rompant avec le procédé ancien, essentiellement romain, des chaussées à fondations très coûteuses, se mirent en devoir de construire des chaussées simplement empierrées (2).

Ils purent, avec les mêmes crédits, multiplier les travaux neufs et même entreprendre l'achèvement de nombreux parcours restés en lacunes (3).

totale de 33.161 km. 6 dont 30.000 km. étaient ouverts. **12.000 km. seulement** pouvaient être considérés à l'état d'entretien.

Les routes départementales tombèrent de **1.165 à 940**, d'une longueur classées de 25.154 km. 9, dont 18.600 km. seulement exécutés.

(1) Dotations annuelles de 14 millions portées graduellement à 20 millions. Dépenses totales sur les routes royales de 1814 à 1830 : 300.336.357 francs, se décomposant, entretien et grosses réparations pour 233.509.606 francs, lacunes pour 30.000.000 frs et grands ponts pour 36.826.751 francs.

Les Départements avaient dépensé pendant la même période 65.079.757 francs pour les travaux neufs de routes départementales, non compris 5.664.872 francs pour la construction de grands ponts.

(2) C'est **Perronet**, Ingénieur en chef de la Généralité d'Alençon qui, le premier en 1742, pensa à établir des chaussées empierrées. Ce procédé fut généralisé en 1775 par un « Mémoire » de **Trésaguet**, Ingénieur en chef du Limousin. Les fondations étaient conservées mais l'aire était faite de cailloux cassés au lieu de pavés.

En 1811, **Mac Adam**, Curateur des chemins d'Ecosse, perfectionna ce procédé en supprimant toutes fondations.

(3) En 1830, la longueur totale des routes royales, au nombre de 191, étaient de 32.275 km. 3 dont 32.000 km. ouverts et 18.000 km. à l'état d'entretien, soit un gain de 2.000 km. ouverts et de 6.000 km. entretenus. La longueur des routes départementales était portée à 31.643 km. 8 par la construction de 5.087 km. de nouvelles voies; 1.100 km. avaient été classés dans la voirie nationale.

Il ne fut toutefois pas possible, avec les seules ressources du Trésor, de remplacer par des ponts les bacs établis pour le passage des rivières, à raison du coût particulièrement élevé des travaux de cette nature. Mais les besoins de la circulation devinrent si impérieux qu'on s'adressa à des entreprises privées qui construisirent les ouvrages à leurs frais, moyennant la concession à leur profit du droit de percevoir, à titre de rémunération de leurs dépenses, une taxe sur les passants.

Un grand nombre de ponts, la plupart suspendus (1) furent ainsi lancés sur les divers cours d'eau (2).

Tous ces efforts eurent des résultats particulièrement heureux.

La circulation routière doubla d'intensité de 1815 à 1830 (3), le prix des transports diminuèrent dans une notable proportion (4) et les diligences purent effectuer les trajets sur les grandes routes dans une durée moitié moindre de celle qui était nécessaire sous l'ancien régime (5).

Mais la révolution industrielle du dix-neuvième siècle allait produire ses effets et de bonnes routes seront plus que jamais indispensables pour permettre l'approvisionnement des manufactures et l'écoulement de leurs produits.

Or, malgré tous les efforts du gouvernement de la Restauration, il restait encore sur de longs parcours des parties

(1) Circulaire du 18 février 1824.

(2) 14 grands ponts étaient restés inachevés en 1814 sur les routes impériales. Le nombre de ces ponts continués ou entrepris de 1814 à 1830, fut de 28 dont 12 livrés et soldés, 11 à peu près achevés en 1830 et 5 ouverts à la circulation quelques années plus tard.

21 ponts furent en outre l'objet de concessions de péage dont 2 en maçonnerie, 2 en charpente et 17 suspendus.

En ce qui concerne les routes départementales, 82 nouveaux ponts (4.233 m. 57) avaient été exécutés et on comptait, en 1830, 29 ponts à péages dont 3 en maçonnerie, 15 suspendus, 1 métallique et 10 divers.

(3) L'impôt sur les voitures publiques qui donnait à peine 2.400.000 francs dans les premières années de la Restauration, produisit en 1829 5.600.000 francs.

(4) 40 centimes avant 1814, 30 centimes vers 1814 et 25 centimes vers 1830, par tonne et par kilomètre.

(5) Par exemple, de Paris à Genève (540 km.) : 200 heures avant 1800, 144 heures en 1814 et 84 heures en 1830.

en lacune où les chemins n'avaient d'autre assiette que le sol naturel. Avec les chargements des véhicules qui alors ne cessaient de s'accroître, il devenait particulièrement urgent d'achever en ces points la construction des chaussées. Il convenait aussi en maints endroits d'adoucir les rampes et de rectifier les tracés sinueux. Beaucoup de ponts manquaient encore sur les rivières. Enfin le moment était venu de penser aux voies secondaires (1) maintenant qu'un nombre important de voies principales étaient déjà rendues à la circulation.

Le Gouvernement de Louis-Philippe s'attacha avec ferveur à l'exécution de ce vaste programme. Il put y affecter des sommes d'autant plus élevées (2) que les charges de guerre, imposées à notre pays en 1815, s'étaient atténuées. Il lui fut même possible d'allouer des subventions importantes pour les *routes départementales* (3).

De nombreuses lacunes furent ainsi mises en état de viabilité et on construisit des *chemins vicinaux* de toutes parts dans les campagnes. On ne se contenta pas seulement de faire donner le plein effort aux concessionnaires de ponts à péages; l'Etat entreprit lui-même la construction d'un nom-

(1) Loi du 21 mai 1836.

(2) Au total, 1831 à 1847 : 597.312.160 francs pour les routes royales dont 408.375.662 francs pour l'entretien et les réparations ordinaires (19 millions dans les premières années à 30 millions dans les dernières) et 188.936.498 francs pour les travaux extraordinaires (35.493.308 francs pour la mise à l'état d'entretien de 5.000 kms environ de routes, 99.802.682 francs pour la construction ou l'achèvement d'environ 4.500 km. de lacunes ou de routes nouvellement classées, 34.262.368 francs pour 1.400 km. de rectifications et 19.378.140 francs pour les travaux de grands ponts). Ajoutons à ces dépenses 4.100.000 francs de subventions aux entreprises de ponts à péages.

La longueur du réseau était portée en 1847 de 34.275 km. (1830) à 35.297 km., 34.798 km., au lieu de 18.000 km. en 1830, pouvaient être considérés à l'état d'entretien, 8.000 km. avaient fait l'objet de réparations extraordinaires et 5.900 km. étaient de constructions entièrement nouvelles dont 1.200 km. suivant des tracés rectifiés.

(3) Loi des 6 novembre 1831 (4.000.000 francs), 23 novembre 1840, 11 juillet et 8 août 1847, etc...

De 1830 à 1847, la longueur des routes départementales s'accrut de 16.665 km. 4 pour lesquels les départements dépensèrent 230.723.940 frs. La longueur classée fut portée de 31.643 km. 80 à 43.869 km. 3.

bre important de ces ouvrages (1). L'amélioration des parcours défectueux fut poursuivie sur une grande échelle. Enfin, on ouvrit des routes, dites « *stratégiques* » dans les régions arrières de l'Ouest (2).

La circulation devint plus aisée et plus rapide. La durée des trajets fut encore abrégée d'un tiers par rapport à 1830 et le prix des transports diminua à nouveau d'une manière sensible (3).

(1) 282 ponts de 20 mètres et plus de longueur entre les culées, représentant 17.783 m. 69 de longueur totale, furent construits de 1831 à 1847, dont 31 seulement (5.734 m.) par les compagnies concessionnaires de ponts à péages. Ces 282 ponts comprenaient 184 ponts (7.829 m. 32) en maçonnerie, 4 ponts (243 m.) métalliques, 52 ponts (7.763 m. 4) suspendus, 28 ponts (1.311 m. 15) en maçonnerie avec travées en charpente, 10 ponts (414 m. 11) avec travées et palées en charpente et 4 ponts (222 m. 70) entièrement en charpente.

Pour les routes départementales, le nombre total de ces ponts fut de 287 (22.166 m. 69) dont 133 (6.395 m. 11) en maçonnerie, 7 (216 m. 92) métalliques, 75 (11.612 m. 17) suspendus, 28 (1.059 m. 74) en maçonnerie avec travées en charpente, 17 (698 m. 16) avec travées et palées en charpente, 15 (734 m. 64) complètement en charpente et 12 (1.449 m. 95) divers.

(2) Déjà Napoléon I^{er}, par Décret du 5 Prairial an XII, s'était préoccupé de la situation des contrées de l'Ouest. Des routes devaient réunir les principaux centres du Pays à la ville de Napoléon — Vendée (La Roche-sur-Yon). Les dépenses prévues s'élevaient à 12.500.000 francs.

Des allocations de l'Etat furent versées chaque année pour ces travaux jusqu'en 1832.

Les événements douloureux qui suivirent la Révolution de 1830 vinrent presser le Gouvernement de poursuivre l'œuvre commencée. Une loi du 27 juin 1833, précédée d'une circulaire du 18 juillet 1832, autorisa la construction des routes dites « **stratégiques** », exécutées aux frais de l'Etat. Les départements traversés devaient contribuer pour un tiers dans les dépenses d'entretien (Loi du 1^{er} avril 1837). Au nombre de 38, traversant huit départements, d'une longueur totale de 1.462 km., comprenant 18 ponts (1.362 m. 81) de plus de 20 mètres de longueur entre culées, dont 7 à péages, ces routes, qui ont coûté 14 millions, furent ouvertes vers la fin de 1840. On les déclassa, partie dans la voirie nationale (918 km. 4), partie dans la voirie départementale (548 km. 6), par Décrets des 10 juillet 1862 et 9 mars 1864.

Signalons pour mémoire que l'emploi des troupes avait été tenté pour ces travaux, mais cet essai donna lieu à des mécomptes.

(3) Ainsi la durée du trajet de Paris à Genève (540 km.) fut ramenée de 86 heures en 1830 à 60 heures en 1847; celle de Paris à Brest (595 km.) de 96 heures à 60 heures; celle de Paris à

On peut dire qu'une ère nouvelle naissait dans l'histoire de notre réseau routier avec *l'apparition vers 1848 des chemins de fer* (1).

Jusqu'alors, les Pouvoirs Publics s'étaient surtout préoccupés des grandes routes, dirigées vers Paris, qui constituaient les artères vitales de notre pays dans la forme centralisatrice d'organisation établie par l'ancienne monarchie et définitivement consacrée par la Révolution.

Or, les chemins de fer vinrent prendre la place de ces grandes routes qui ne servirent bientôt plus qu'aux transports locaux.

Les premières hésitations passées, on comprit qu'il convenait de procéder à une réorganisation sérieuse de notre réseau routier.

Certains petits chemins, orientés normalement au rail, étaient devenus les affluents naturels de la voie ferrée, et supportaient de ce fait une circulation intensive, incompatible avec leur établissement sommaire et leur faible largeur. Il devait être remédié, dans le plus bref délai, à cette situation. Ce fut *l'œuvre du Second Empire*.

Le nouveau Gouvernement tint la main à ce que les collectivités qui avaient la charge de ces petits chemins s'acquittassent au mieux de leur tâche et il eut à cœur de les encourager en leur donnant le moyen de pourvoir, par des ressources spéciales (2), aux travaux indispensables. Il leur accorda même de larges subventions en vue de constructions nouvelles (3).

Strasbourg (480 km.) de 72 heures à 49 heures. Voir nota 5, supra page 103.

Les prix des transports pour le roulage ordinaire étaient descendus de 25 centimes par tonne et par kilomètre en 1830 à 20 centimes en 1847 (Supra nota 3, page 103).

(1) La traction par locomotives apparut en France en juillet 1832 (Ligne de Saint-Etienne à Lyon). Mais il n'existait encore, en 1847, que 1.824 km. de rails livrés à l'exploitation.

(2) Pour les Communes : trois centimes extraordinaires (Loi du 24 juillet 1867), une quatrième journée de prestations, les centimes extraordinaires proprement dits, l'autorisation d'aliéner des biens communaux, etc...

Pour les Départements : sept centimes spéciaux autorisés par la Loi des finances, prélèvement sur les revenus ordinaires, impositions extraordinaires, etc...

(3) Une loi du 11 juillet 1868 prévoyait 100 millions de sub-

Ainsi se constitua fébrilement dans nos campagnes un réseau serré de voies secondaires reliant les moindres villages entre eux et au rail (1).

En ce qui concerne les grandes routes, la circulation n'y diminuait pas sensiblement bien que le rail les ait supplantées pour le trafic à longue distance (2).

La révolution économique avait apporté aux routes, en contrepartie de la concurrence des chemins de fer, un surcroît d'activité fort appréciable quant aux transports du village à village. Aussi l'État ne les délaissa-t-il pas (3).

ventions. Une Caisse spéciale des chemins vicinaux était en outre autorisée à faire des prêts aux départements et aux communes jusqu'à concurrence d'une somme de 200 millions.

La longueur à subventionner était fixée à 137.280 km. 992 (2.808 km. 454 se trouveront dans les territoires cédés à l'Allemagne en 1871).

(1) Longueur des chemins vicinaux de grande communication (G.C.), d'intérêt commun (I.C.) et ordinaires (O.). **En 1851**, G.C. = 48.000 km.; **en 1856**, G.C. = 59.000 km., I.C. = 30.000 km.; **en 1859**, G.C. = 65.000 km., I.C. = 36.000 km., O. = 174.000 km., total : 275.000 km.; **en 1866**, G.C. = 68.000 km., I.C. = 57.000 km., O. = 151.000 km., total : 276.000 km.; **en 1870**, G.C. = 80.000 km., I.C. = 62.000 km., O. = 186.000 km., total : 328.000 km. Au 31 décembre 1870, il restait en construction ou en lacunes : G.C. = 4.500 km., I.C. = 12.400 km., O. = 198.700 km., total : 220.600 km.

Longueur des routes départementales (R.D.). En 1855, à l'état d'entretien : 35.518 km.; à réparer ou rectifier : 8.360 km.; en lacunes : 1.980 km.; en 1861, 39.240 km., 7.120 km. et 1.510 km.; en 1870, 47.651 km. classés dont 47.026 km. ouverts à la circulation. (548 km. 6 provenaient du déclassement des routes stratégiques. —S upra p. 105, nota 2).

(II) convient de tenir compte dans ces statistiques de l'annexion des départements de Savoie, Haute Savoie et des Alpes Maritimes. R.D. = 958 km. 8; G.C. = 1.509 km.; I.C. = 1.653 km. et O. = 6.394 km. au 31 décembre 1860.)

(2) Circulation diurne : 244 colliers en moyenne en 1851-1852; 264 c. 4 en 1856-1857 et 237 colliers en 1863-1864.

(3) Longueur entretenue des routes nationales. En 1851 : 34.898 km. sur 35.397 km. de longueur totale; en 1870 : 37.153 km. 8 sur 38.479 km. 6; 981 km. 4 provenaient du déclassement des routes stratégiques et 972 km. 8 de l'annexion de la Savoie et du Comté de Nice.

Dépenses sur les routes nationales de 1848 à 1870. Entretien : 628.881.000 fr.; lacunes : 46.856.000 fr.; rectifications : 86.625.000 fr.; constructions de grands ponts : 36.559.000 fr.; rachat de ponts à péages : 3.813.000 francs.

Dépenses sur les routes stratégiques : 8.562.000 fr. (entretien).

Dépenses sur les routes de Corse et les routes forestières : 20.087.000 francs.

Il persévéra dans l'aménagement des lacunes qui existaient encore. Il poursuivit les rectifications indispensables des tracés et des rampes. Il entreprit le rachat des ponts à péages pour rendre au commerce la liberté pleine et entière des transports. Enfin il compléta le réseau départemental de la *Corse* par la construction à ses frais de routes spéciales dites « *forestières* » (1).

L'œuvre routière, amorcée par le Second Empire, fut poursuivie par la *Troisième République* avec toute l'ardeur juvénile que lui donnait sa foi dans le développement économique du pays.

Les routes ne furent pas oubliées dans le programme des grands travaux dont la réalisation fut entreprise dès les premières années du régime (2). On s'attacha surtout à compléter le réseau des chemins secondaires reliant les communes les unes aux autres et à la gare la plus voisine (3). Les

(1) Décrets des 28 mars 1852 et 1^{er} avril 1854. Longueur totale classée : 501 km. 3.

(2) Une Sous-Commission fut instituée au sein du Conseil Général des Ponts et Chaussées (circulaire de M. de Freycinet, Ministre des Travaux Publics, du 2 août 1878) pour établir un programme des travaux de routes à exécuter. Ce programme fut approuvé le 11 novembre 1879.

Longueurs successives des routes nationales. — Au 1^{er} janvier 1872 : 37.304 km. 1 (déduction faite de 1.167 km. 5 perdus en Alsace et Lorraine après la Guerre de 1870). Au 1^{er} janvier 1883 : 37.539 km. 7 (dont 2.560 km. 4 pavées) et 442 km. en lacunes. Au 1^{er} janvier 1890 : 37.779 km. 2 (dont 2.488 km. pavées) et 261 km. en lacunes. Au 1^{er} janvier 1900 : 38.051 km. 3 (dont 2.343 km. 5 pavées) et 288 km. 9 en lacunes. Au 1^{er} janvier 1910 : 38.194 km. 5 (dont 2.041 km. 1 pavées) et 110 km. 1 en lacunes. Au 1^{er} janvier 1914 : 38.343 km. 3 (dont 1.937 km. 4 pavées) et 147 km. 7 en lacunes. Au 1^{er} janvier 1927 (y compris 1.172 km. 1 des départements recouvrés) : 39.680 km. (dont 1.909 km. 3 pavées et 352 km. 7 de revêtements spéciaux). Les statistiques les plus récentes donnent 40.130 kilomètres.

(3) Une Loi du 12 mars 1880 prévoit pour ces travaux des subventions d'autant plus fortes que les communes sont plus pauvres.

La Loi du 10 août 1871 ayant accordé des pouvoirs plus étendus aux Conseils généraux sur la voirie vicinale que sur la voirie départementale, ces assemblées s'empressèrent de déclasser les routes départementales dans la voirie vicinale. Au 1^{er} janvier 1888, 42 départements avaient ainsi déclassés 22.968 km. de routes départementales.

Par contre, la France perdait, en 1870, dans les départements d'Alsace et de Lorraine, environ 9.800 km. de chemins vicinaux de toutes catégories.

derniers ponts à péage furent rachetés (1). On s'ingénia à supprimer sur les diverses routes les tournants brusques (2) et les cassis, devenus un danger pour la circulation moderne (3). On substitua même, sur certains parcours, un empierrement au pavage des anciennes chaussées qui imprimaient de trop grands cahots aux véhicules modernes dont la légèreté s'accroissait avec la vitesse (4). Enfin, on généralisa la méthode des rechargements cylindrés qui permit d'obtenir des chaussées à la fois résistantes et souples.

Dans la dernière décade du dix-neuvième siècle et le début du vingtième siècle, *la construction par les départements de chemins de fer d'intérêt local* (5) apporta quelques troubles dans notre organisation routière en enlevant du trafic aux routes départementales dont les Conseils généraux poursuivirent le déclassement dans la voirie vicinale (6).

Ces perturbations n'étaient pourtant encore rien par rapport à celles qui devaient naître de l'apparition d'un nouveau véhicule : *l'automobile*.

Les chemins vicinaux comprenaient en état de viabilité : **en 1875**, G.C. = 92.000 km., I.C. = 63.000 km., O. = 213.000 km., total : 368.000 km. ; **en 1889**, G.C. = 135.000 km., I.C. = 75.000 km., O. = 254.000 km., total : 464.000 km. ; **en 1900**, G.C. = 162.000 km., I.C. = 70.000 km., O. = 275.000 km., total : 507.000 km. ; **en 1910**, G.C. = 172.000 km., I.C. = 76.000 km., O. = 286.000 km., total : 534.000 km. Les statistiques les plus récentes (1929) donnent : G.C. = 179.422 km., I.C. = 90.272 km. et O. = 329.932 km., total : 599.626 km.

(1) Loi du 30 juillet 1880.

Au 15 mai 1865, il existait 50 ponts à péages sur les routes nationales, 153 sur les routes départementales et 314 sur les chemins vicinaux. Au 1^{er} janvier 1877, il en restait 32 sur les R.N. et 284 sur les chemins vicinaux, les autres avaient été rachetés ou étaient arrivés en fin de concession.

(2) Circulaires T.P. des 3 juillet 1905, 13 décembre 1920 et 7 mars 1929.

(3) Circulaires T.P. des 14 novembre 1900, 20 novembre 1901 et 21 mai 1909 (E).

(4) Circulaire T.P. 31 mai 1907.

(5) Loi du 11 juin 1880 :

3.121 km. de chemins de fer d'intérêt local en exploitation en 1890; 8.946 km. en 1910.

(6) La France perdit en Alsace-Lorraine, après les désastres de 1870, 1.500 km. de routes départementales.

La longueur de ces routes était, à la veille de 1870, de 47.600 km. Au 1^{er} janvier 1888, 22.968 km. avaient été déclassées. En

La découverte de la force expansive de la vapeur d'eau et son application à la propulsion des véhicules, avaient fait accomplir un pas immense à l'humanité en matière de locomotion terrestre. Aux lentes diligences, dont la vitesse ne dépassait pas une dizaine de kilomètres à l'heure (4), succédaient les rapides express d'une allure dix fois supérieure.

L'homme, dans ses perpétuelles recherches d'asservissement de la nature à son profit avait trouvé le moyen de remplacer le moteur animal, de puissance nécessairement restreinte, à raison de ses consommations espacées et de son faible rendement, par le moteur mécanique, à qui on peut fournir, d'une manière continue, une consommation vite et presque intégralement transformable en énergie cinétique. Dans le mécanisme animal, la consommation est plus spécialement destinée à l'entretien des organes; dans le mécanisme des machines, elle est surtout destinée à produire de la force utilisable.

Le progrès réalisé était pourtant encore loin de donner toutes les satisfactions désirables. L'utilisation de la force expansive de la vapeur d'eau exigeait une machinerie encombrante et lourde. Il fallait à cette nouvelle locomotion un chemin spécial, à ornières de fer, de construction très coûteuse, qui en limitait l'emploi à la liaison des grands centres.

Aussi l'idée vint-elle à l'homme de chercher un autre moteur, moins massif, qui soit capable d'imprimer à bon compte le mouvement à un véhicule pouvant suivre les chemins ordinaires. Il le trouva vers la fin du dix-neuvième siècle dans le *moteur « à explosion »* utilisant la force explosive des combustibles liquides et notamment de l'essence de pétrole.

Ainsi naquit une locomotion vraiment nouvelle : la *locomotion automobile*, qui allait prendre un développement in-

1910, il n'en restait plus que 13.030 km. Les statistiques les plus récentes (1929) donnent 12.206 km.

(4) Vitesse moyenne (y compris le temps d'arrêt) réalisée sur les grandes routes aux divers époques par les voitures de messageries : Fin du XVII^e siècle, 2 km. 2; Fin du XVIII^e, 3 km.; 1814, 4 km. 3; 1830, 6 km. 5; 1847, 9 km. 5; ultérieurement : 12 m. à l'heure.

soupçonné et soumettre nos routes, construites pour les lents véhicules d'autrefois, à de rudes épreuves.

C'est surtout depuis les *événements de guerre* que la circulation automobile s'est développée.

Dès le début des hostilités, en 1914, les armées françaises usèrent largement du nouveau moyen de transport, qui permettait l'envoi immédiat de renforts sur tous points menacés du front (1). C'est grâce à son extrême souplesse et à sa rapidité que l'ennemi put être contenu devant Paris, Verdun et dans les Flandres, battu dans la Somme et sur la Marne. Il n'est pas exagéré de lui attribuer une grande part dans la préparation de la victoire.

Avec le *rétablissement de la paix*, les nouveaux véhicules rendirent un service appréciable à notre pays en allégeant la tâche des chemins de fer, qui avaient atteint la limite de leur capacité et se trouvaient en outre, du fait de l'invasion et de destructions, privés d'une partie de leur réseau, dont la reconstitution, par la suite, exigea plusieurs années.

De nos jours la circulation automobile ne cesse de s'accroître d'une manière extraordinairement rapide sur les chemins de toutes catégories (2).

Les grandes routes reprennent peu à peu leur rang d'artères principales du pays que la voie ferrée leur avait ravi. Les possesseurs d'automobiles utilisent maintenant leurs véhicules pour effectuer de longs voyages, même au delà des frontières, plutôt que de s'en remettre pour leurs déplacements aux chemins de fer dont la fixité des horaires et des arrêts présente de sérieux inconvénients. Un sport est né : le *tourisme*, qui, devenu international, tend à établir une

(1) Pour le rôle des transports sur route dans la préparation de la victoire, consulter « Le service des Routes militaires, pendant la guerre 1914-1918 », par le Lieutenant-Colonel LORIEUX.

(2) Nombre d'automobiles en circulation : 1.670 en 1899; 12.980 en 1903; 31.280 en 1907; 64.200 en 1911; 107.535 en 1914; 237.125 en 1920; 465.788 en 1923; 602.388 en 1924; 773.229 en 1925; 836.449 en 1926; 976.646 en 1927 et 1.115.841 en 1928.

Le recensement effectué d'août 1920 à août 1921 sur les routes nationales accuse, pour les automobiles, une circulation réduite de 47 colliers 2, alors que la circulation des autres véhicules et des animaux atteint 141 colliers 9.

nouvelle hiérarchie parmi les grandes routes en plaçant au premier rang celles qui font communiquer les Etats entre eux.

Les voies secondaires ne sont plus uniquement utilisées pour les transports locaux. Les touristes les suivent, d'autre part, dans leurs randonnées au travers du pays, comme variantes des grandes routes dont elles raccourcissent parfois les distances.

A l'heure actuelle, la circulation automobile est devenue si intensive sur de nombreux parcours que les pouvoirs publics arrivent difficilement à y assurer l'ordre et la sécurité publics. Les vitesses et les chargements qu'elle permet de réaliser, ont par ailleurs provoqué une destruction à peu près complète de nos routes et notamment de nos petits chemins de campagne, établis au siècle dernier d'une manière sommaire pour les besoins locaux.

Mais le problème de leur reconstruction est intimement lié à celui de leur regroupement suivant les courants actuels de la circulation.

Avant les événements de 1914, une revision générale des routes nationales était à l'étude (1). L'idée en a été reprise en 1918 par le gouvernement qui a présenté au Parlement un projet de loi portant création d'un réseau de « routes à *grand trafic* » (2). Parallèlement à ce projet, on a envisagé l'institution d'un Office spécial: l'*Office national des routes* (3).

(1) Proposition de résolution déposée par M. Ceccaldi, Député, le 16 juin 1910 (voir circulaire. T.P. 9 août 1910). Reprise des études en 1929 : Circ. T.P. 11 février 1929.

(2) Projet de Loi (N° 2998) du 6 juillet 1921, voté par la Chambre, le 4 décembre 1922, sur le rapport (N°s 3947 et 4667) de M. Charlot, Député. Voir aussi la proposition de Loi (N° 3468) de M. Sebillé, Député. Rapport (N° 485) de M. Cazelles déposé le 22 juin 1923 au Sénat.

Le Parlement avait déjà manifesté en 1912 et 1913 sa volonté de voir établir un **réseau de routes à grand trafic**, alors dénommées « **routes de tourisme** », en inscrivant au budget les crédits nécessaires pour les études relatives à la création de ces nouvelles voies.

(3) Projet de Loi (N° 6196) du 21 juin 1923. Rapport (N° 6852) de M. Charlot, Député, du 20 décembre 1923. Nouveau projet de Loi (N° 1044) du 13 janvier 1925.

Ni l'un ni l'autre de ces deux projets n'ayant été adopté, le gouvernement poursuit néanmoins sa tâche de rétablir le réseau routier au niveau des besoins modernes, dans toute la mesure où le lui permettent les crédits qui lui sont alloués chaque année par le Parlement (1).

(1) a) **Mesures tendant au regroupement ou à la reconstruction des routes :** Circ. T.P. 11 février 1929 (Révision du réseau des routes nationales); 13 décembre 1920 (Tracé des courbes et des lacets sur les grandes routes de montagne); 9 avril 1924 (Règles pour l'établissement des routes nationales); 2 mai 1921, 3 avril 1925, 19 mars 1926, 31 mars 1927, 20 juillet 1928, 16 janvier 1929, 5 août 1929 et 24 mars 1930 (Exécution des goudronnages ou autres revêtements); 7 mars 1929 (Relèvement des virages et correction des tournants dangereux); etc...

b) **Mesures tendant à assurer la sécurité et la commodité de la circulation :** Circ. T.P. 9 août 1919, 15 mars 1920, 19 août 1926, 24 août 1928 et 2 avril 1930 (Signalisation routière); 3 septembre 1928 (Blanchissage des arbres à la chaux); 22 décembre 1922, 20 juillet 1928, 3 septembre 1928 et 16 janvier 1929 (Signalisation des travaux de rechargements et de goudronnages); 16 janvier 1929 (Précautions pour faciliter la circulation hippomobile sur les chaussées goudronnées); 23 août 1928, 18 février 1929 et 5 mars 1929 (Suppression des voies ferrées sur routes et des passages à niveau); etc...

Signalons, dans un autre ordre d'idées, que la Loi de finances du 15 avril 1930 (art. 146) a prévu le classement dans la voirie nationale de 40.000 kilomètres de voies départementales.

Un projet de loi (N° 2885) tendant à fixer le **statut du réseau routier** en France a été, en outre, déposé par le Gouvernement le 13 février 1930.

II

LA CONSERVATION DES VOIES PUBLIQUES

A) REGIME DE CONSERVATION PROPREMENT DIT

En matière de conservation des voies publiques, la Révolution ratifia purement et simplement les règles établies par la Royauté (1) qui suffisaient pour les besoins de l'époque.

Le nouvel ordre politique ne permettait toutefois pas le maintien des vieux principes féodaux qui étaient restés la base du régime administratif et juridique des routes jusqu'en 1789. Le droit de propriété des seigneurs haut-justiciers sur les chemins de leur juridiction emportait encore, à la veille de la Révolution, droit de puissance publique et les rois eux-mêmes, malgré les efforts de leurs légistes en faveur de la théorie du « Jus coronae », droit complet et direct du souverain en toutes choses, n'avaient pu obtenir une compétence étendue sur les grandes routes qu'après s'être fait reconnaître comme les possesseurs indiscutés du sol de ces voies. (2).

Or la Révolution, en proclamant la Nation seule souveraine (3), la déclarait implicitement l'unique détentrice de la puissance publique.

Celle-ci ne pouvait donc plus être exercée en vertu d'un droit personnel, comme le droit de propriété des seigneurs haut-justiciers, mais seulement par délégation expresse et spéciale des représentants de la nation.

(1) Loi des 19-22 juillet 1791 (art. 29).

(2) Supra page 76.

(3) Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

Sans vouloir toucher au contenu de notre réglementation routière, la Révolution était ainsi appelée à changer les fondements (1). Elle s'en référa pour ce travail délicat à la tradition romaine qui servait de modèle aux légistes de l'époque.

Comme autrefois chez nos antiques maîtres, le sol des routes fut déclaré *terrain de domanialité publique* (2).

Ce sera une « *res publica* » (3), c'est-à-dire un *bien de la nation* (4), ne pouvant appartenir à personne en particu-

(1) **Loi du 26 juillet-16 août 1790** (art. premier) : mettant fin à l'ancien état de choses : « **Le régime féodal et la justice seigneuriale étant abolie**, nul ne peut, à l'un ou l'autre de ces titres, prétendre aucun droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des Communes. »

(2) **Loi du 22 novembre-1^{er} décembre 1790** (art. 2) : « Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, etc... et en général toutes les portions du territoire national qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérées comme des dépendances du domaine public. »

CODE CIVIL. — (Art. 538) : « Les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves, les rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérées comme dépendances du domaine public. »

(3) Supra page 23.

(4) Le Député **Anlubault**, rapporteur de la Loi du 22 novembre 1^{er} décembre 1790, s'exprimait ainsi à la séance du 8 novembre 1790 (*Moniteur universel* des 9 et 10 novembre 1790) : « Les articles suivants assurent et déterminent... les droits de la Nation sur toutes les parties de son Territoire qui n'appartiennent à personne, soit parce qu'elles ne sont pas susceptibles d'une propriété privée ou bien parce qu'elles se trouvent actuellement sans maître. Il (votre Comité) a considéré d'après les publicistes, tels que Grotius, Lebret, Chopin, etc..., que toute nation a le souverain domaine de l'universalité du territoire qu'elle occupe. Ce domaine éminent qui ne diffère de la puissance publique que comme la cause diffère de son effet, lui assure la propriété directe de toutes les portions de ce territoire, qui, par leur nature ou leur destination, ne peuvent appartenir à personne en particulier, et de celles qui demeurent vacantes et sans maître. Les grands chemins, les rivages de la mer, etc... sont de la première classe, etc... »

Préambule de la loi du 22 novembre — 1^{er} : décembre 1790 :

« L'Assemblée nationale considérant :

« »

« 2^o Que le domaine public, dans son intégrité, avec ses divers accroissements, appartient à la Nation... »

lier, mais restant affecté à l'usage de tous d'après sa destination légale.

Mis ainsi hors du commerce, le sol des routes sera considéré comme *inaliénable* et *imprescriptible* (1); nul ne pourra en faire l'acquisition, par quel mode que ce soit, si ce n'est après son déclassement de la voirie publique prononcée dans les formes réglementaires (2). La garde en sera confiée à

(1) Cons. d'Etat: 25 avril 1883, 5 septembre 1836, 1^{er} mars 1842, 18 juillet 1866, 13 avril 1870, etc...

L'inaliénabilité des biens du domaine public résulte implicitement des articles 538 et 1598 du Code Civil, et l'imprescriptibilité de l'article 2226.

(2) **Le déclassement est, en règle générale, prononcé dans les mêmes formes que le classement.**

Pour les **routes nationales**, le législateur est en principe seul compétent (Lois des 23 décembre 1789 et 22 juillet 1870, article premier). Suivant une jurisprudence établie, une Loi est encore nécessaire pour le changement de classe d'un tronçon de route nationale de plus de 20 kilomètres. Un Décret en Conseil d'Etat suffit pour les tronçons de moins de vingt kilomètres, les rectifications et lacunes (Loi du 22 juillet 1870, article premier) et un Décret simple pour les délaissements (Loi du 24 mai 1842, article premier, et Loi du 6 décembre 1897, art. 2). En fait, pour les délaissements de faible importance (parcelle devenue inutile), le Ministre des Travaux Publics se contente de faire la remise du terrain à l'Administration des Domaines.

Lorsqu'une Loi ou un Décret est indispensable, l'opération du classement ou du déclassement doit être précédée d'une enquête faite dans les formes prescrites par l'Ordonnance du 18 février 1834 (Loi 27 juillet 1880, articles premier et 2).

Une décision du Conseil Général, après enquête dans les formes prévues par les lois combinées des 20 mars 1835 et 3 mai 1841 (article 3), suffit **pour le classement ou le déclassement des routes départementales** (Loi 10 août 1871, art. 49, § 6. — Circulaire interministérielle du 8 octobre 1871). Toutefois, au cas de classement, s'il doit y avoir prise de possession de terrains privés, une loi est indispensable (Loi 3 mai 1841). Le Conseil Général peut, d'autre part, déclasser, par mesure d'ensemble, les routes départementales dans le réseau vicinal (Conseil d'Etat : 9 août 1893, 8 août 1894, etc...).

Le Conseil Général prononce également le **classement ou le déclassement des chemins vicinaux** de la grande vicinalité (Loi du 10 août 1871, article 46) et la Commission départementale des chemins vicinaux ordinaires (Inst. Génér. sur les chemins vicinaux du 6 décembre 1870, art. 28 à 32) ainsi que des chemins ruraux reconnus (Loi du 20 août 1881, art. 4 et 16). Il faut une décision du Conseil municipal, approuvée par le Préfet, **pour la voirie urbaine, sauf à Paris** où cette approbation doit être donnée par décret (Loi du 5 avril 1884, article 68, § 7. — Décret du 25 mars 1852, art. premier et tableau A, § 55). Le déclassement des chemins vicinaux et ruraux peut aussi

des organismes d'Etat nommément désignés par la loi (1).

Ces réformes accomplies, nos routes se trouvèrent alors pourvues d'un statut précis, conforme à leur nature et susceptible de garantir leur intégrité mieux qu'il ne l'avait été possible avec les nombreuses ordonnances de nos rois.

Elles ne seront plus abandonnées au bon vouloir de personnalités locales comme les seigneurs haut-justiciers, possesseurs d'un pouvoir personnel qu'ils tenaient du vieil usage féodale plutôt que de l'autorité centrale (2).

Les organismes d'Etat qui en auront la charge devront les gérer d'après des règles strictes, sous la surveillance des représentants de la Nation.

Mais les départements (3), à qui fut d'abord remis le soin de leur administration était d'organisation nouvelle et n'avaient ni l'expérience, ni l'autorité qui leur auraient été nécessaires. Par ailleurs, la répression des actes délictueux touchant à la conservation des voies publiques fut confiée aux juges de district (4), parfois même aux maires des communes (5), c'est-à-dire à des personnalités locales, d'abord choisies par des collèges électoraux, qui ne montrèrent pas toujours toute la rigueur ni l'impartialité désirables.

Le Corps technique des Ponts et Chaussées (6), spécialement créé sous l'ancien régime pour le service des routes, avait toutefois conservé un peu de sa cohésion dans les bouleversements révolutionnaires, et grâce à sa compétence in-

résulter d'un **abandon de fait** dûment reconnu par le juge (Cass. 18 mars 1845, 27 novembre 1861, 28 mai 1864, 1^{er} décembre 1874, etc...). La question est controversée par les voies urbaines.

(1) Départements puis Etat pour les routes nationales (Décrets des 22 décembre 1789, 16 décembre 1811, et Loi du 15 mars 1815). Département pour les routes départementales (Décrets des 22 décembre 1789 et 16 décembre 1811), Communes pour les autres voies (Loi du 24 août 1790, 10 juin 1793, 21 mai 1836, 10 août 1870, 20 août 1881 et 5 avril 1884).

(2) Supra page 75.

(3) Supra page 98, nota 1.

(4) Loi du 7 septembre et 14 octobre 1790.

(5) Loi du 16-24 août 1790 (Titre XI, art. prem.); Loi du 3 nivôse an 6 (Titre IX, art. 38); etc...

(6) Supra page 71.

discutée et à son habileté, il sut guider les administrations de département dans la meilleure manière d'assurer la garde des voies publiques soumises à leur vigilance.

En l'An VIII (1), l'organe exécutif des départements passa d'assemblées élues à des agents directs du Pouvoir central : les *préfets*, successeurs des intendants d'autrefois, qui eurent toute l'autorité nécessaire pour veiller au respect du sol des voies publiques dans leur circonscription.

Enfin, en l'An X, on institua, pour la répression des atteintes portées à la voie publique (2), un nouveau tribunal : le *conseil de préfecture*, où l'Administration était largement représentée et qui fut moins sujet que les juges de district ou les Corps municipaux, à écouter les doléances des délinquants.

La situation ne tarda pas à s'améliorer. Le régime de conservation des voies publiques ainsi établi, donna de si bons résultats qu'il est resté en vigueur de nos jours dans ses principes essentiels.

Ce régime n'avait toutefois pu être étendu aux « *chemins particuliers* » visés dans l'Ordonnance de 1776 (3) et dénommés, après 1789 « *chemins vicinaux* ». Il y eut des doutes sur le point de savoir s'ils devaient être rangés dans la catégorie des biens du domaine public.

Certaines de ces voies étaient encore détenues, en pleine propriété, par des particuliers, comme le fait s'était autrefois produit à Rome au temps d'Ulpien (4), et la Révolution était trop respectueuse des droits individuels pour déclarer d'autorité comme « bien de la nation » le sol de ces chemins. Il fallut au préalable en faire l'acquisition.

Les chemins vicinaux furent remis aux Communes (5),

(1) Loi du 28 Pluviose An VIII.

(2) Loi du 29 floréal An X (Instruction du 13 frimaire An XII), 9 ventose An XIII, Décret du 16 décembre 1811 (Cons. Et. 22 août 1839), Loi du 23 mars 1842 (amendes) et 22 juillet 1889 (procédure).

(3) Supra page 71, nota 1.

(4) Supra page 21.

(5) Lois des 6 octobre 1791, 16 frimaire an II et 11 frimaire an VII. Dispositions combinées des art. 532 et 548 du C.C. (Avis du Conseil d'Etat du 1^{er} décembre 1889).

considérés comme les successeurs des seigneurs hauts justiciers, les possesseurs précédents de ces voies, en les faisant bénéficier d'une présomption de propriété. Les particuliers qui prétendaient avoir des droits sur le sol des dits chemins devaient en fournir la preuve et, le cas échéant, déférer leurs revendications aux tribunaux judiciaires (1).

On invita les Municipalités à faire la reconnaissance des voies de cette nature existant sur leur Territoire, et à rechercher les envahissements, empiètements ou autres abus commis par les riverains. Elles devaient en outre fixer la largeur réglementaires de ces voies d'après les besoins locaux et, le cas échéant, acquérir les terrains compris à l'intérieur des nouvelles limites (2).

Ces opérations terminées, il fut possible d'étendre le caractère de domanialité publique aux chemins vicinaux.

Aucun texte de Loi n'intervint (3). Mais la domanialité publique est, pour les voies de communication, tellement dans l'ordre naturel des choses, que la jurisprudence s'empressa d'en faire bénéficier la nouvelle catégorie de chemins. Déjà considéré en fait comme *inaliénable* (4), leur sol fut expressément déclaré « *imprescriptible* » (5) par la Loi du 21 mai 1836 qui leur donna un statut définitif.

L'établissement de l'ordre normal pour les chemins vicinaux ne marqua toutefois pas la fin de la dualité de régime

(1) Arrêté du Gouvernement du 24 vendémiaire an II : « ...Que si des particuliers ou la Commune de Sainte-Foi « croient avoir droit de réclamer, c'est devant le Préfet qu'ils « doivent se pourvoir, **sauf à lui à renvoyer devant les tribunaux, s'il y a des questions de propriété entre particuliers, à décider** ». Consulter aussi l'Instruction du Ministre de l'Intérieur, du 7 Prairial An XIII.

(2) Lois des 9 Ventôse An XII et 9 Ventôse An XIII. — Instruction du 7 Prairial An XIII.

(3) Répertoire de droit administratif. — Béquet, t. 28, p. 167.

(4) Conseil d'Etat du 25 avril 1833; Cass. 10 novembre 1841, 7 novembre 1891, etc...

(5) Loi 21 mai 1836, art. 10 (Trib. confl. 22 juin 1889). Cette Loi a été modifiée par de nombreux textes : Loi des 24 mai 1842, 4 mai 1846, 12 et 18 juillet 1865, 24 juillet 1867, 11 juillet 1868, 21 juillet 1870, 10 août 1871, 25 juillet 1873, 12 mars 1880, 2 avril 1883, 5 avril 1884, 15 mars 1900, 31 mars 1903, etc... Un règlement type et une instruction générale sur le service des chemins vicinaux, ont été établis par le Ministre de l'Intérieur le 6 décembre 1870.

apparue à l'époque révolutionnaire pour ces voies et les grandes routes.

On n'avait pu charger les conseils de préfecture, au moment de leur création, de la répression des faits délictueux touchant à la conservation des chemins vicinaux. Ces voies ne bénéficiant pas encore de la domanialité publique, leur sol était considéré comme un terrain ordinaire des communes, et tout acte de nature à porter atteinte à leur intégrité devait être déféré à l'autorité judiciaire suivant la règle du droit commun. La compétence des conseils de préfecture s'étendait seulement à la reprise du sol communal usurpé par les particuliers (1) et encore fallait-il que cette usurpation ait eu lieu depuis plus d'un an, car avant ce délai, seule une action « possessoire » (2) pouvait être intentée contre les délinquants devant les tribunaux ordinaires. Ainsi les usurpations se trouvèrent réprimées d'une façon différente suivant qu'elles étaient commises sur une route de la grande voirie (routes nationales et départementales) ou un chemin vicinal (3).

Un nouveau régime apparut encore après le vote de la loi du 21 mai 1836. Jusqu'à cette date on avait compris dans le terme générique de « chemins vicinaux » tous les chemins possédés par les communes. La loi attribua à ce terme un sens plus restrictif en *éliminant* de la définition les chemins *qui, ne servant pas à relier les hameaux et villages entre eux ou à des voies plus importantes, n'avaient pas fait l'objet*

(1) Loi des 10 juin 1793 et 9 Ventôse An XII.

(2) **Code de la Voirie, par Fleurigeon** (A Paris, chez Garnery, rue de la Seine — 1808), p. 183 : « 20°. Ces envahissements « doivent être dénoncés à l'autorité judiciaire, s'ils existent « depuis moins d'un an, soit parce que la loi n'a pas attribué « aux Conseils de Préfecture la connaissance des actions « **possessoires** », soit parce que ces actions doivent être suivies « d'amendes contre l'usurpateur, que les Conseils de Préfecture « ne sont pas plus autorisés à appliquer. »

(3) Le Conseil de Préfecture était déclaré compétent pour connaître des anticipations commises sur les chemins vicinaux (Loi du 9 Ventôse An XIII, art. 8). Mais après reconnaissance de la contravention, l'action devait être déférée au tribunal de simple police pour la condamnation à l'amende (C. d'Etat, 27 décembre 1901).

d'un acte spécial de reconnaissance comme chemins vicinaux (1).

On recommença pour les chemins ainsi laissés en dehors de la définition et que l'on dénomma « *chemins ruraux* » à raison de leur utilisation plus spéciale pour les besoins agricoles, une procédure analogue (2) à celle qui avait été suivie avant 1836 pour la reconnaissance des chemins vicinaux. Une loi du 21 juillet 1870 permit aux municipalités d'employer à l'amélioration des voies rurales l'excédent de leurs prestations disponibles. Enfin un statut définitif fut donné à ces chemins par une loi du 20 août 1881 (3).

(1) Le classement dans les formes réglementaires est indispensable pour faire entrer un chemin dans la voirie vicinale ainsi qu'il résulte des termes de la Loi de 1836. Seul, en effet, ce classement peut conférer à un chemin la qualité de chemin vicinal. Il suffit donc pratiquement, **pour savoir si un chemin est vicinal**, de rechercher s'il a été classé comme tel dans les formes prévues par la Loi.

Jugé notamment qu'aucune parcelle d'une Commune ne peut être incorporée à son domaine public comme chemin vicinal sans un acte de l'autorité administrative (Civ. 20 novembre 1922, Chronique 1923, p. 38).

Signalons dans un autre ordre d'idées que : « **Les rues reconnues dans les formes légales être le prolongement des chemins vicinaux, font partie intégrante de ces chemins et sont régies par les mêmes règles** » (Loi du 8 juin 1864).

On distingue trois catégories de chemins vicinaux :

1° Les **chemins vicinaux de grande communication** (ou de grande vicinalité) qui présentent un intérêt à la fois départemental et communal;

2° Les **chemins vicinaux d'intérêt commun** (ou de moyenne vicinalité) dont l'intérêt est seulement intercommunal;

3° Les **chemins vicinaux ordinaires** (ou de petite vicinalité), ne sortant généralement pas des limites du territoire d'une Commune et dont l'intérêt est exclusivement communal.

Cette distinction ne répond plus aux réalités.

Les courants de circulation se sont modifiés, avec l'apparition des automobiles, au point qu'on doit s'en référer uniquement aux arrêtés de classement pour connaître la catégorie administrative des chemins.

Bien que les chemins vicinaux soient en principe des voies communales, et que la propriété de leur sol appartienne aux Communes, **ils restent en fait administrés par le Département**, représenté par le Préfet et le Conseil général, ou la Commission départementale. Le Département prend d'ailleurs à sa charge, sous forme de subventions aux Communes, une large part des dépenses d'entretien de ces voies.

(2) Circulaire Min. Int. 16 novembre 1839.

(3) Cette Loi est commentée par une circulaire du Ministère Int. du 27 août 1881.

Le sol des chemins ruraux était en principe déclaré « imprescriptible » (1).

L'article premier définit les chemins ruraux : « **chemins appartenant aux Communes affectés à l'usage public**, qui « n'ont pas été classés comme chemins vicinaux ».

La jurisprudence exclut toutefois de la définition les rues faisant suite aux chemins ruraux (Cons. d'Et., 7 décembre 1888).

En conséquence, quelle que soit sa largeur, qu'il serve pour le passage des piétons ou pour la circulation des voitures, tout chemin non vicinal et non urbain, dont le sol est communal, rentre dans la catégorie des chemins ruraux lorsqu'il est public.

Aux termes de l'art. 2 : « l'affectation à l'usage du public « peut s'établir notamment par la destination du chemin « jointe, soit au fait d'une circulation **générale et continue**, soit « à des **actes réitérés** de surveillance et de voirie de l'autorité « municipale ». (V. Pau, 6 décembre 1886; Orléans, 4 juillet 1888 et 27 juin 1890; Paris, 19 février 1889; Seine, 12 mai 1890; Dijon, 28 mai 1890; Douai 11 décembre 1894 et 21 janvier 1895; etc... Cass. 10 mai 1881, 7 juillet 1888, 7 novembre 1892, 26 juillet et 12 novembre 1894, 26 mars 1896, etc...).

L'article 3 accorde aux Communes une **présomption « juris tantum »** pour la propriété des chemins affectés à l'usage public (Cass. 6 août 1888, 22 janvier 1889, 13 août 1890, 20 novembre 1894, 18 mai 1896, etc...).

Les Communes peuvent prescrire la propriété d'un chemin privé par 30 ans (Amiens, 22 janvier 1889).

(1) La Loi de 1881 (art. 4 et suivants) institue un régime de faveur pour les chemins ruraux qui ont été l'objet d'un arrêté de reconnaissance par la Commission départementale sur la proposition du Préfet. Ils sont les seuls chemins ruraux déclarés imprescriptibles (art. 6) et bénéficiant d'un statut spécial établi par un règlement général du Préfet (Règlement type du 3 janvier 1883).

On prétend que la Loi de 1881 a institué pour les **chemins ruraux reconnus**, un régime juridique très voisin de la domanialité publique (Béquet, T. 28, p. 194). Il convient d'observer que la distinction entre ce régime juridique et la domanialité publique est fort subtile, les chemins ruraux reconnus, dont le sol est communal, tant qu'ils ne perdent pas, par un délaissement de droit ou de fait, leur qualité de chemin public, présentent en effet tous les caractères de la domanialité publique.

Les particuliers peuvent prescrire contre les Communes le sol des chemins ruraux non reconnus (Cass. 10 novembre 1886). Notons pour mémoire que la Loi de 1881 (Section II) prévoit un régime spécial pour les chemins ruraux reconnus, construits ou seulement entretenus par des Associations syndicales de propriétaires.

Caractère des arrêtés de reconnaissance des chemins ruraux. Jugé que les arrêtés de reconnaissance n'ont d'autre effet que de conférer à la commune la possession des chemins reconnus et de faire présumer sa propriété tout en réservant au propriétaire le droit de faire reconnaître la sienne par les Tribunaux. En tout état de cause **ils ne présentent pas le caractère de**

La répression restait tout entière conférée aux tribunaux de l'ordre judiciaire, même pour les usurpations (1).

Signalons enfin, qu'un *décret du 28 décembre 1926* (J. O. 30 déc.) (2), pris en exécution des pouvoirs exceptionnels conférés au chef de l'Etat par la loi du 3 août 1926 (art. 1^{er}), a donné compétence aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour statuer sur les infractions touchant à l'intégrité des voies publiques de toutes catégories.

Ainsi les conseils de préfecture se trouvent déchargés de fonctions pour lesquelles ils avaient été tout spécialement créés.

Ce n'est peut-être pas un progrès car, en fait, on revient au régime qui existait avant l'institution des conseils de préfecture, où les tribunaux de l'ordre judiciaire, trop lents, trop procéduriers, s'étaient montrés incapables de défendre avec toute la vigueur et toute la rapidité désirables les voies publiques, contre les entreprises des particuliers (3).

Juste titre, celui-ci ne pouvant en effet être qu'un acte juridique qui, de sa nature, a pour objet de transférer un droit de propriété ou un autre droit réel qu'il s'agit de prescrire (Req. 12 juin 1928. D. H. 1928. 400).

(1) Juges de Paix au possessoire, Tribunaux civils au pétitoire (article 7 de la Loi). Le Tribunal de simple police est notamment compétent dans les cas d'usurpations ou de détériorations, faisant l'objet de l'article 479, N^o 11 et 12, du Code Pénal (Circ. du 27 août 1881).

(2) Voir au Livre III: Poursuite et répression des infractions.

(3) Supra p. 117.

B) REGIME DE PROTECTION

En même temps que les pouvoirs publics procédèrent à la revision du régime administratif et juridique des routes pour le mettre en harmonie avec les principes nouveaux de droit public proclamés par la Révolution (1), ils s'attachèrent à protéger, par une réglementation appropriée, les chaussées contre les dégradations anormales que leur occasionnait la circulation des véhicules d'une construction défectueuse ou trop lourdement chargés.

Déjà sous la Royauté, des mesures spéciales avaient été prises dans cet ordre d'idées (2). Mais elles devinrent nettement insuffisantes après 1789. Les routes, mal entretenues, se trouvèrent vite en mauvais état (3). Pour éviter leur ruine complète, il fallut apporter de sérieuses restrictions à la liberté des transports.

On proscrivit les roues à largeur de jantes trop étroites qui, sous le moindre poids, cisaillaient les chaussées (4).

Les chargements furent sévèrement réglementés, d'après le nombre des roues des véhicules et la largeur de leurs jantes (5). Le barème établi faisait une situation de faveur aux voitures à voies inégales dont les « frayés » des roues d'avant et d'arrière ne se superposaient pas. Il prévoyait par contre des maxima de poids plus faibles pour les transports ayant lieu pendant la période d'hiver où les chaussées offraient moins de résistance, toute circulation devant être interdite par les autorités locales au moment du dégel.

Ces dispositions s'appliquaient aux voitures servant au transport des personnes comme aux voitures à marchandises. Seuls les véhicules agricoles en étaient dispensés pour leur circulation en dehors des grandes routes.

On défendit par ailleurs l'emploi de clous à têtes de diamant pour la fixation des bandes sur les roues. Dans tous les

(1) Supra pages 114 et s.

(2) Supra page 80.

(3) Supra page 98.

(4) Loi 29 Floréal An X (art. prem.) et Décret du 23 juin 1806 (art. 2, 3, 4 et 6).

(5) Lois des 29 Floréal An X, 7 Ventose An XII et Décret du 23 juin 1806.

cas, les clous devaient être rivés à plat et ne former, à neuf, une saillie de plus d'un centimètre (1).

Dans le souci de faire respecter ces prescriptions qui s'imposaient vraiment, vu l'état déplorable des chaussées, on alla jusqu'à établir des barrières sur les routes et à installer en ces points des *ponts à bascules* pour la vérification du poids des chargements (2). Les « préposés aux ponts à bascules » reçurent la mission d'arrêter tout transport ne répondant pas aux conditions réglementaires et même de briser sur place les roues des chariots dont la largeur des jantes était inférieure au minimum prescrit. L'amende était exigible immédiatement faute de quoi le véhicule et les animaux d'attelage étaient mis en fourrière (3).

Ces mesures qui n'avaient pas de précédents dans l'histoire, ne purent être maintenues lorsque, vers le milieu du dix-neuvième siècle, la circulation devint plus intense.

De grands efforts furent accomplis pour mettre notre réseau routier au niveau des besoins modernes (4) et par une *loi du 30 mai 1851* (art. 1), la circulation des voitures put être autorisée « *sans aucune condition de réglementation de poids ou de largeur de jantes* ».

La nouvelle loi limitait encore le nombre des chevaux d'une voiture, mais c'était uniquement dans l'intérêt de « *la police* » et de « *la libre circulation des routes* » (5), pour empêcher d'atteler « *à un même véhicule un nombre de bêtes de trait qui serait une cause d'embarras et d'accident pour la circulation* » (6).

Les conducteurs n'étaient plus considérés comme répréhensibles pour les dommages causés aux routes ou à leurs ouvrages à moins de « *faute* », de « *négligence* » ou d'« *imprudence* » de leur part (art. 9). Il leur suffisait de se con-

(1) Décret du 23 juin 1806 (art. 18).

(2) Loi du 29 Floréal An X (art. 3).

(3) Décret du 23 juin 1806 (art. prem. et 2).

(4) Supra, pages 104 et s.

(5) Loi du 30 mai 1851 (art. 2, §1, 5^e) : « le maximum du nombre des chevaux d'attelage que peut comporter la police et la libre circulation des routes ».

(6) Circulaire du 25 août 1852.

former aux nouvelles prescriptions édictées pour la forme des bandes des roues, la forme des clous des bandes, les modes d'enrayage des voitures, le passage des véhicules sur les chaussées ramollies par le dégel, la protection des ponts suspendus. La répression restait dans tous ces cas confiée aux conseils de préfecture (art. 17) qui devait condamner les délinquants, en sus de l'amende, aux « frais de réparations » des dégâts occasionnés à la route (art. 9).

La loi du 30 mai 1851 visait seulement la circulation sur les « routes nationales, départementales et les chemins de grande communication » (art. 1^{er}). Mais en fait les départements et les communes, chargés de l'administration des autres voies publiques, s'inspirèrent des nouveaux principes qui furent vite généralisés.

On n'abrogea toutefois pas les dispositions de la loi du 21 mai 1836 (art. 14) (1) qui avaient imposé aux exploitants « de mines, carrières, forêts ou toute autre entreprise industrielle » le versement de subventions pour la réparation des dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux par le passage répété de leurs véhicules (2). Il n'aurait pas été possible de laisser, à la charge des communes, des dépenses de cette nature, souvent très élevées.

Depuis l'apparition sur les routes des automobiles, les pouvoirs publics et la jurisprudence tendent à revenir sur les principes libéraux de la loi de 1851.

La fixation d'une limite de poids pour les chargements a été indirectement rétablie par le Code de la Route (décrets des 27 mai 1921 et 31 décembre 1922). L'article 2 stipule en effet que: « La pression exercée sur le sol par un véhicule ne doit, à aucun moment, pouvoir excéder 150 kilogrammes par centimètre de largeur de bandage ».

(1) Instruction générale sur les chemins vicinaux du 6 décembre 1870 (art. 106 à 117). Régime complété par la Loi du 22 juillet 1889.

(2) La Loi du 20 août 1881 (art. 11) a prévu également pour les chemins ruraux la faculté pour les Communes de réclamer à certains usagers des subventions « spéciales » (subventions industrielles). Instructions du 27 août 1881, Loi 22 juillet 1889.

Le Conseil d'Etat a implicitement reconnu cette disposition comme légale dans les considérants d'un arrêt du 29 juillet 1921, déclarant que la loi de 1851 (art. 1^{er}) ne fait pas obstacle à ce que l'autorité administrative ordonnât *que la charge par centimètre de largeur de jante n'excédera pas 150 kilogrammes*. Elle s'oppose seulement à l'établissement de poids absolu au delà desquels la circulation des véhicules automobiles serait interdite.

Cette affirmation est contredite par les termes même de la loi de 1851. C'est « aucune condition de réglementation de poids », et non pas seulement l'établissement de maxima de poids absolu, que la loi interdit (1).

(1) On a encore donné comme arguments, pour justifier la disposition édictée, que « l'article 2 du Décret établit un simple **rapport** entre le poids du véhicule et celui de la jante, sans imposer de limite ni à l'un ni à l'autre. Le principe de la Loi est donc respecté dans toute la mesure compatible avec les nécessités de la circulation moderne. Le Législateur ne pouvait, en 1851, prévoir les sujétions que la circulation automobile imposerait à la route, et il faut reconnaître qu'il a lui même admis certains accommodements avec la rigueur de ses propres principes, quant il a limité (§ 1^{er}, art. 2 de la Loi) le nombre des chevaux d'un attelage sous **prétexe de police** » ou de « libre circulation ».

Nous ferons remarquer que les charretiers ne pouvant à volonté modifier la largeur de jantes de leurs véhicules, l'indication d'un maximum de pression sur le sol a pour conséquence d'établir en fait une limitation absolue de poids.

Le raisonnement présenté serait-il admissible que la disposition n'en resterait pas moins contraire à la loi du 30 mai 1851 comme établissent indubitablement une « **condition de réglementation de poids ou de largeur des jantes** ».

Sur le deuxième argument, nous répondrons que si la Loi du 30 mai 1851 a prévu un nombre maximum des chevaux d'un attelage, le législateur a eu soin de spécifier précisément, pour empêcher qu'on ne voit là un prétexte de revenir sur les dispositions de l'article 2, § 1^{er}, de la Loi, que ce maximum sera celui « **que peut comporter la police et la libre circulation sur les routes** ». Le Chef de l'Etat est lié par ces prescriptions formelles et il commettrait un excès de pouvoir s'il n'en tenait pas compte.

Il suffit d'ailleurs, pour être définitivement fixé, de se référer à la Circulaire du 25 août 1852 réflétant les intentions du Législateur : « La limitation des attelages est une disposition nouvelle rendue nécessaire par l'absence de toute fixation de poids. Du moment où on laisse au voiturier pleine liberté en ce qui concerne le chargement, il devient indispensable d'empêcher que, pour transporter un poids considérable, il n'attelle à un même véhicule un nombre de bêtes de trait.

Reportons-nous d'ailleurs au but poursuivi par la loi. Il existait avant la loi de 1851 une réglementation limitant le poids des chargements d'après le nombre des roues des véhicules et la largeur de leurs jantes (1). La loi de 1851 est intervenue pour mettre fin à ce régime devenu incompatible avec le développement économique du pays.

Or, c'est en fait ce régime supprimé que le Code de la Route a rétabli.

Que l'on fixe un maximum de pression par centimètre de largeur du bandage (régime du Code de la Route) ou des limitations de poids pour les chargements d'après le nombre des roues des véhicules et la largeur de leurs jantes (régime antérieur à la loi de 1851), c'est au fond la même chose, puisque en fait la pression se calcule en divisant le poids total par la surface d'appui sur le sol, sensiblement égale au nombre des roues multiplié par la largeur du bandage. Le régime actuel apparaît même, dans ses principes, plus rigoureux que celui antérieur à la loi de 1851: ce dernier comportait en effet un barème laissant place entre ses échelons à une certaine tolérance.

La tendance actuelle des pouvoirs publics et de la jurisprudence à l'égard des principes libéraux de la loi de 1851, se manifeste encore à d'autres égards.

Les propriétaires d'automobiles sont de plus en plus appelés à contribuer aux frais de réparations des chaussées, bien qu'aux termes de la loi de 1851 (art. 9) leur responsabilité ne puisse être engagée que dans les cas de « faute », de « négligence » ou d'« imprudence ».

Dans des arrêts récents (2), le Conseil d'Etat a condamné des particuliers aux frais de réparations de routes nationales dégradées par le passage répété de leurs véhicules, sans qu'il y ait eu, à proprement parler, « faute », « négligence » ou « imprudence » de leur part, dans le sens restrictif donné à ces mots par la loi de 1851.

« qui serait une cause d'embarras et d'accidents pour la circulation. »

(1) Décret du 23 juin 1806.

(2) 15 avril 1910, Brasier. — 27 février 1914, Bastin-Lombard et Cie. — 17 novembre 1920, Distillerie des Deux-Sèvres.

En 1923, l'administration supérieure alla jusqu'à subordonner l'usage de la voie publique par certains véhicules à l'offre préalable d'une subvention (1).

La législation fiscale, elle-même, est fortement inspirée du désir de faire supporter par les automobilistes les dépenses d'entretien et de réparation des chaussées. L'automobile est en principe considéré comme un engin destructeur des routes, occasionnant au Trésor des déboursés excessifs, et qu'il convient de taxer en conséquence. Son sort a été séparé

(1) Circulaire T. P. et Int. du 30 novembre 1922. Arrêté préfectoral réglementaire du 15 janvier 1923. — Article 3, prévoyant l'obligation, pour les constructeurs autorisés à faire des essais de châssis automobiles sur la voie publique, de « souscrire l'engagement préalable et formel de participer à « la réparation ou à la consolidation des voies publiques dans « la mesure et aux conditions qui seront, dans chaque cas « particulier, fixés par l'arrêté d'autorisation ».

Cette prescription a été jugée illégale par la Cour de Cassation (Arrêt du 26 janvier 1924. — Société Michelin et Cie) et les Préfets ont été invités à la rapporter (Circ. T.P. 17 septembre 1925).

Elle se justifiait pourtant dans une certaine mesure comme s'appliquant à des véhicules qui n'étaient que **tolérés** sur la voie publique et dont, par suite, la circulation pouvait être subordonnée à toutes conditions jugées opportunes par les autorités administratives compétentes. En effet, aux termes des articles 28 et 30 du Code de la route, les automobiles ne sont admises sur la voie publique que si a été remplie à leur égard la double formalité de la déclaration et de l'immatriculation, ce qui n'est pas le cas des châssis automobiles qui ne sont pas encore des **véhicules complets** et **n'ont pas de propriétaire**.

D'ailleurs, suivant sa destination légale, la voie publique doit servir aux besoins proprement dits de la circulation et non à des usages **purement privatifs** comme le sont les essais de châssis d'automobiles. Si les Administrations tolèrent ces usages, elles ne peuvent régulièrement le faire que dans la forme d'autorisations spéciales de voirie justifiant, en dehors du paiement d'une redevance, l'imposition aux permissionnaires des frais de réparation des dégradations causées aux chaussées.

Cette obligation est, du reste, formellement prévue par le Code de la route (art. 33), pour les courses d'automobiles, qui constituent un usage moins anormal de la voie publique que les essais de châssis d'automobiles.

En tout état de cause, l'arrêt précité de la Cour de Cassation ne touche en rien au droit des Communes de réclamer aux constructeurs des « subventions industrielles », lorsque les voies dégradées sont des chemins vicinaux ou ruraux (Supra page 126).

de celui des véhicules ordinaires causant moins d'usure aux chaussées (loi du 25 juin 1920, art. 98 et suivants), et le Parlement n'a cessé de relever le tarif d'impôt (1) au fur et à mesure qu'il était appelé à consentir des sommes de plus en plus importantes pour le maintien en état de viabilité des routes. Une partie des ressources ainsi créées est attribuée aux départements et communes pour la réfection de leurs chemins (2). Enfin, dans le même esprit, la taxe sur les essences dont les automobilistes sont les principaux consommateurs, a été constamment relevée (3).

Nous ne contestons pas l'opportunité des mesures adoptées. Loin de là, nous les estimons d'une inéluctable nécessité. Tant que nous n'aurons pas trouvé le moyen pratique d'établir nos chaussées d'une solidité suffisante pour résister, sans dégradations excessives, à la circulation des nouveaux véhicules, nous devons en rester à ce régime d'exception. Mieux vaut admettre quelques restrictions à la liberté des transports que de laisser anéantir notre réseau routier, résultat auquel on aboutirait infailliblement si l'on s'en tenait pour les automobiles aux principes libéraux de la loi de 1851.

Mais il serait désirable d'apporter quelque clarté dans la réglementation en vigueur. La loi de 1851 ne répond plus aux conditions actuelles de circulation, ni aux besoins nouveaux de protection de la voie publique et son abrogation s'impose.

(1) Lois des 25 juin 1920, 31 juillet 1920 (art. 36), 22 mars 1924 (art. 25), 13 juillet 1925 (art. 95), 3 août 1926 (art. 5), etc...

(2) Lois des 25 juin 1920 (art. 100), 31 juillet 1920 (art. 35), 13 juillet 1925 (art. 96), 3 août 1926 (art. 5, avant dernier paragraphe), 30 décembre 1928 (art. 37), etc...

(3) Décret du 13 août 1926; Loi du 30 décembre 1928 (art. 36, 37 et 38), etc.

C. — ANNEXE: CAS SPECIAL DES VOIES URBAINES

Ainsi que nous l'avons vu (*supra* p. 114 et s.), les voies urbaines bénéficiaient déjà, à la veille de la Révolution, d'un régime de conservation assez complet.

Nul ne pouvait entreprendre des travaux aux abords d'une rue ou place publique sans avoir obtenu une permission spéciale indiquant l'alignement qu'il ne fallait pas dépasser. L'Agent local du Service de Voirie devait, à la fin des travaux, venir *en personne* constater si ces limites avaient été respectées et en dresser procès-verbal. Si elles n'avaient pas été respectées, le procès-verbal était déféré aux tribunaux qui prononçaient la démolition de l'ouvrage établi en empiètement sur la voie publique, et condamnaient le délinquant à l'amende (1).

La Révolution ne put que maintenir ces règles (2) qui donnaient la possibilité de prévenir les usurpations. Mais les réformes réalisées dans notre droit public permirent d'en poursuivre une application plus rigoureuse.

L'Administration des voies urbaines fut remise aux Corps municipaux (3). Ce fut à eux et non plus à des titulaires d'Office, recherchant avant tout leur profit, qu'il appartint de délivrer les autorisations.

On défendit à tous fonctionnaires de recevoir une rétribution des particuliers sous peine de concussion (4). Les fonctionnaires n'eurent plus en vue que l'exécution loyale et sincère de leurs missions.

Enfin, les voies urbaines bénéficièrent, au même titre que les grandes routes (5), de la domanialité publique, et en conséquence de tous les avantages qui découlaient, pour leur conservation, des caractères d'inaliénabilité et d'imprescriptibilité de leur sol (6).

Notas:

(1) Edit de déc. 1607 (*supra* p. 78) rappelé et précisé par l'Arrêt du Conseil du 27 fév. 1765, l'Ord. du Bureau des Finances du 17 juil. 1781 et la Décl. du Roi du 10 nov. 1783.

(2) Loi 19-22 juil. 1791 (art. 29, § 2).

Jugé que les Anciens Règlements, maintenus en vigueur par la loi du 19-22 juil. 1791, doivent, d'une manière générale, continuer à recevoir leur application même en l'absence d'une réglementation rappelant à l'exécution de leurs dispositions (Cass. 26 août 1859).

(3) L. 14 déc. 1789 (art. 50); 16-24 août 1790 (tit. XI, art. 3); 19-22 juil. 1791 (art. 46) et 10 juin 1793 (art. 5).

(4) Code pénal, art. 174 et s. (L. 13 mai 1853).

(5) L. 22 nov., 1^{er} déc. 1790 (Supra nota 2, p. 115).

(6) Signalons qu'alors que pour les routes de la grande voirie, la répression des atteintes portées à l'intégrité des voies publiques était attribuée aux Conseils de Préfecture par la loi du 29 floréal an X, elle restait confiée pour les voies urbaines, aux tribunaux de l'ordre judiciaire. Ainsi décidé que la loi du 29 floréal an X n'ayant attribué aux Conseils de Préfecture la connaissance des délits de voirie qu'en ce qui concerne la grande voirie, ceux de petite voirie restaient dans les attributions de l'autorité judiciaire et aucune autre autorité ne pouvait en connaître (Avis de principe du Min. de l'Int. du 13 février 1806). A l'heure actuelle, les délits de cette nature sont, quelle que soit la catégorie administrative des voies intéressées, de la compétence des Tribunaux de l'ordre judiciaire (Supra page 123).



Délimitation des Voies urbaines. — Les Plans d'Alignement

Un régime aussi complet ne pouvait se concevoir sans la reconnaissance préalable, dans un acte officiel, des limites du sol de la voirie avec les propriétés riveraines.

Un arrêt du Conseil de 1765 avait prescrit la levée de plans d'alignement (1), mais peu de villes en étaient déjà pourvues au moment de la Révolution. Un décret du 27 juillet 1808 fit une obligation aux Municipalités d'établir ces plans dans un délai de deux ans, délai qu'on dû d'ailleurs succesivement prorogé. D'abord restreinte aux villes d'au moins 2.000 habitants (2), l'obligation fut plus tard étendue à toutes les Communes. (3)

En fait c'est seulement vers le milieu du XIX^e siècle, à l'époque de l'accroissement des centres urbains, conséquence du développement des manufactures, que les Municipalités, pour empêcher leurs Cités de s'étendre sans ordre ni sans esthétique, se mirent en devoir de faire dresser des plans d'alignement pour leurs rues et places publiques.

Une loi du 14 avril 1919 oblige aujourd'hui les Municipalités des Villes de plus de 10.000 habitants et des Communes dévastées par les opérations de guerre, à avoir « *un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension* », ce qui donne lieu à une révision des plans d'alignement précédemment établis pour des motifs qui ne sont plus dictés d'une manière exclusive par les seuls intérêts de la conservation des voies publiques (4).

Toutefois il existe encore un grand nombre de Communes rurales et de petits bourgs qui n'ont pas déferé à l'invitation, plusieurs fois renouvelée, de dresser pour toutes les traverses et rues de leurs agglomérations, le plan ordinaire d'alignement destiné à fixer simplement les limites du sol de la voirie au regard des propriétés riveraines.

Notas:

(1) Supra page 82, nota 1.

(2) Circ. 17 août 1813, 7 av. 1818, 5 oct. 1837, 5 mai 1852; Cass. 30 janv. 1847.

(3) L. 5 av. 1884, art. 136.

Pour la **grande voirie** (routes nationales et départementales),

les plans d'alignement sont approuvés par décret après avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées et du Conseil d'Etat. Plus spécialement, pour les routes départementales, les plans doivent être, en outre, soumis aux délibérations du Conseil Général du département avant leur communication à l'Administration supérieure (Avis du Cons. d'Et. 15 juil. 1873). La procédure d'instruction est fixée par les circulaires des 24 oct. 1845, 27 déc. 1849, 20 août 1852 et 22 nov. 1853.

Pour la **voirie vicinale**, l'approbation des plans d'alignement est de la compétence du Conseil Général du département en ce qui concerne les chemins de grande communication et d'intérêt commun, et de la Commission départementale en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires (Loi 10 août 1871, art. 44 et 86; Règl. gén., art. 177). Exceptionnellement dans le département de la Seine, la compétence est attribuée dans tous les cas au Préfet (mêmes textes). Procédure d'instruction : circulaires des 10 déc. 1839, 10 déc. 1846 et 15 mai 1884.

Pour la **voirie rurale**, les plans d'alignement sont approuvés par la Commission départementale et la procédure d'instruction est fixée par le Règl. gén. du 10 août 1883 (art. 80).

Pour la **voirie urbaine**, l'approbation est prononcée par le Préfet après délibérations du Conseil municipal (Déc. 25 mars 1852; L. 5 avril 1884, art. 68; Déc. 5 nov. 1926, art. 14). Plus spécialement pour Paris, un décret est indispensable (Déc. 27 oct. 1808). Procédures d'instruction : circulaires des 23 août 1841 et 5 mai 1852, conformément à un avis du Conseil d'Etat du 1^{er} avril 1841.

(4) La procédure d'établissement des plans d'alignement en exécution de la loi du 14 mars 1919 est fixée, pour les traverses de routes de la grande voirie, par les circ. T.P. 9 janvier, 6 juin, 1^{er} août, 9 septembre et 17 décembre 1921; 22 janv. 1922.

Les Saillies de bâtiments. — Le Régime des Permissions de voirie

Avec le développement des Cités au XIX^e siècle, les Pouvoirs publics furent encore appelés à réglementer, d'une manière plus stricte, les saillies de bâtiment dont le nombre et les espèces ne cessaient de s'accroître avec les constructions nouvelles.

De tout temps, ces saillies avaient été tolérées. Leur bénéfice représentait pour les riverains la contrepartie des inconvénients et servitudes diverses résultant pour leurs propriétés de la contiguïté à la route. Toutefois lorsqu'au XVII^e siècle, la circulation devint plus intense dans les rues des villes, les autorités s'attachèrent à en limiter indirectement le nombre et les dimensions à l'occasion de l'établissement des Règlements homologuant les honoraires (« *droits de voirie* ») dus aux agents qui délivraient les autorisations. (1)

Rien ne fut beaucoup changé pendant la Révolution et l'Empire. Mais les agents qui délivraient les alignements, n'étant plus autorisés à recevoir une rétribution des particuliers, les droits de voirie furent perçus par les Communes (2). Le nombre et les dimensions des saillies continuèrent à être fixés dans les Règlements homologuant ces droits.

La Ville de Paris éprouva de bonne heure le besoin de disposer d'une réglementation plus précise pour ses voies urbaines. Une Ordonnance du 24 décembre 1823 déterminait les conditions auxquelles devait, dans tous les cas, être subordonnée la délivrance des autorisations. Aucune saillie ne pouvait être permise en dehors de celles dont la liste était donnée dans l'Ordonnance, ni excéder les dimensions qui y étaient prévues. Plusieurs villes du Royaume imitèrent Paris.

Dans le désir d'uniformiser ces règles sur l'ensemble du Territoire, l'Administration des Travaux Publics invita, en 1858, (3) les Préfets, pour les traverses des routes de la grande voirie (routes nationales et départementales), à prendre chacun dans leur département, conformément à une formule-type, un arrêté réglementaire fixant, d'une manière générale, les conditions de délivrance des permissions de cette nature.

Ce régime, révisé en 1907, (4) servit de modèle et fut peu à peu étendu à toutes les voies publiques.

Comme pour toute autorisation de voirie (5), les permissions sont accordées à titre essentiellement *personnel, temporaire, précaire et révocable* (6).

Elles impliquent toujours la *réserve des droits des tiers* (7).

Elles ne sont dans aucun cas un droit pour les riverains: l'Administration détient, pour leur délivrance, un pouvoir *entièrement discrétionnaire* (8).

Ce pouvoir est attribué:

Au *Préfet* pour les routes de la grande voirie (routes nationales et départementales) (9) et les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun (10).

Au *Maire* pour les chemins vicinaux ordinaires (11), les chemins ruraux (12) et les voies urbaines (13), destinés en principe aux besoins locaux.

Le Préfet peut déléguer ses pouvoirs aux fonctionnaires chargés du service des voies intéressées (14). Le Maire ne dispose pas de la même faculté.

Lorsque le Préfet, ou son délégué, est compétent, il doit *obligatoirement*, avant de statuer, demander l'avis du Maire (15), et, au cas de désaccord avec lui, en référer au Ministre de l'Intérieur qui consulte son Collègue des Travaux Publics lorsque l'affaire concerne une route de la grande voirie (16).

Si, sur les voies où le Maire a compétence, ce magistrat refuse une permission, le Préfet peut se substituer à lui pour l'accorder lorsque *le refus ne lui paraît pas justifié par l'intérêt général* (17).

En principe, lorsqu'un règlement général (18) fixe les conditions auxquelles les permissions individuelles doivent être subordonnées, les Préfets ou Maires ne peuvent pas, de leur propre chef, accorder des dispenses à moins qu'il n'y soient spécialement autorisés (19). En particulier, la liste et les

dimensions maxima des saillies indiquées par le Règlement présentent un *caractère absolument limitatif*.

Notas:

(1) Supra nota 2, p. 81.

(2) Au lendemain de la Révolution, il n'y eût pas de texte bien précis attribuant aux Communes les droits de voirie. Elles s'approprièrent ces droits en se considérant comme les héritières des Commissaires de voirie ou autres agents locaux qui en bénéficiaient sous la Monarchie. Voir les développements, infra p. 155 nota 4.

(3) Circ. T.P. 20 et 30 sept. 1858. Une circ. T.P. du 28 fév. 1901 a rappelé aux Préfets l'intérêt qui s'attache à étendre aux autres voies publiques les règles adoptées pour la grande voirie.

(4) Circ. T.P. 27 déc. 1906, 28 déc. 1926 et 1^{er} juin 1928. Arrêté préf. régl. du 15 janv. 1907 modifie les 25 janv. 1927 et 15 août 1928. Formules types de la circ. T.P. 20 mars 1907.

Pour les distributeurs d'essence : Circ. T.P. 29 oct. 1923 (Arr. préf. type 1^{er} déc. 1923, art. prem., § C) et circ. T.P. 19 avril 1924, 12 nov. 1928.

(5) Principes généraux, infra p. 155 et s.

(6) Infra pages 162 et s., avec les notas.

(7) Infra p. 162. La réserve des droits des tiers est explicitement prévue par le Règlement du 15 janvier 1907, à l'art. 40.

(8) Infra p. 164.

(9) L. 16 sept. 1807 et Déc. 27 juil. 1808. Cir. Int. 15 mai 1884. Circ. T.P. 27 déc. 1906.

Les Maires ont autrefois revendiqué le droit de délivrer les autorisations de voirie dans l'intérieur des agglomérations, en invoquant les pouvoirs qui leur étaient conférés dans ces lieux par les Lois des 14 déc. 1789 (art. 80) et 19 juil. 1791 (art. 46). Par un avis de principe du 20 nov. 1839, le Conseil d'Etat rejeta leurs prétentions en faisant observer que les dites lois n'avaient pu avoir pour effet de leur donner plus de droits que n'en détenaient en la matière les Seigneurs haut-justiciers dont ils étaient les héritiers. Or précisément, le pouvoir de délivrer les autorisations de voirie dans l'intérieur des agglomérations avait été retiré aux Seigneurs haut-justiciers et remis à l'Autorité centrale par un Arrêt du Conseil du 18 nov. 1781, revêtu des Lettres patentes du même jour, ainsi conçu : « ...que... les rues, chemins et communications particuliers de « villes, bourgs et villages, qui ne font pas partie des grandes « routes et chemins royaux, seront retirés des baux d'entretien « des Ponts et Chaussées, et qu'en conséquence les seigneurs « haut-justiciers **pourront seuls faire exercer la voirie** sur les « dites rues, chemins et communications particulières, sans « que néanmoins les dits seigneurs, ainsi que les officiers « municipaux des villes et bourgs **puissent permettre aucune « construction sur les grandes routes ou chemins royaux, ou « sur les rues des villes, bourgs et villages qu'en font partie,** « encore que les chaussées soient entretenues aux frais desdits « villes, bourgs et villages. »

(10) Inst. gén. sur les chemins vicinaux, art. 273 (Règl. gén.) art. 175). Circ. Int. 15 mai 1884.

Le Sous-Préfet est directement compétent lorsqu'il existe un plan d'alignement régulièrement approuvé.

(11) Inst. gén. sur les chemins vicinaux, art. 274 et 275 (Règl. gén., art. 173). Circ. Int. 15 mai 1884.

(12) Règlement type du 3 janv. 1883, art. 87-90.

(13) Dispositions combinées des art. 91, 94, 97 et 98 de la Loi du 5 av. 1884. Circ. Int. 15 mai 1884.

(14) Loi du 31 mars 1923:

« Article premier. — Les pouvoirs attribués aux Préfets, par
« la législation en vigueur, pour la délivrance des permissions
« de voirie, ainsi que des alignements individuels, sur la
« grande voirie et sur les chemins vicinaux de grande com-
« munication et d'intérêt commun, pourront être délégués aux
« fonctionnaires chargés du Service de ces voies.

« Toutefois, la décision devra être prise par le Préfet lorsque
« l'avis du fonctionnaire du Service compétent, qui aurait
« qualité pour statuer par délégation, se trouvera en désac-
« cord, soit avec l'avis du Maire de la Commune, donné en
« exécution de l'article 98 de la loi du 5 avril 1884, soit avec
« celui d'un autre Service public. »

« Art. 2. — La loi du 4 mai 1864 et toutes dispositions con-
« traaires à la présente loi sont abrogées. »

Une circulaire T.P. et Int. du 17 septembre 1923 à laquelle est jointe un modèle d'arrêté préfectoral, fixe dans quelles conditions la délégation doit intervenir.

Le modèle d'arrêté de délégation n'est pas applicable à la Ville de Paris, à raison du régime administratif spécial auquel est soumise, dans cette Ville, la délivrance des permissions de voirie (Circulaire précitée).

De même, aux termes de l'article 2 du modèle d'arrêté préfectoral, « sont exclues de la délégation les décisions concer-
« nant les demandes d'alignement ou de permissions qui inté-
« ressent les voies ferrées d'intérêt général ou local ou qui ont
« pour objet l'établissement des distributions d'énergie élec-
« trique ou encore qui comportent l'occupation temporaire du
« domaine public, lorsque cette occupation n'est pas l'acces-
« soire ou la conséquence d'une permission de voirie. »

Aux termes de l'article 3 du même arrêté, les fonctionnaires investis de la délégation sont :

« I. — Le subdivisionnaire, en ce qui concerne les affaires
« suivantes :

« 1^o Délivrance des alignements et des permissions de voirie
« à la limite du domaine public, lorsque cette limite a été régu-
« lièrement déterminée, et qu'elle se confond avec l'alignement
« approuvé, à l'exception dans les Villes où le décret du
« 26 mars 1852 a été rendu applicable, des travaux ou cons-
« tructions assujettis aux servitudes hygiéniques ou esthétiques
« établies par ce décret;

« 2^o Etablissement ou modification des saillies sur les murs
« de face des immeubles au droit desquels la voie publique a
« une largeur effective supérieure à 6 mètres;

3^o Construction et réparation d'immeubles à la limite de la
servitude de halage et de contre-halage;

« 4^o Etablissement ou réparation d'aqueducs, tuyaux ou
« passages sur fossés;

« 5^o Modification ou réparation de trottoirs régulièrement
« autorisés;

« 6° Ouvrages et travaux à faire pour éviter les dégradations « à la voie publique, par les eaux fluviales et ménagères.

« II. — **L'Ingénieur ou l'Agent-voyer d'arrondissement**, en ce « qui concerne les affaires suivantes :

« 1° Tous travaux sur les propriétés en saillie ou en retrait « sur les limites régulièrement déterminées de la voie publique, « lorsqu'il n'est pas contesté que ces propriétés sont exonérées « de la servitude de reculement;

« 2° Tous travaux non confortatifs aux immeubles assujettis « à la servitude de reculement;

« 3° Etablissement ou modification des saillies sur les murs « de face des immeubles au droit desquels la voie publique a « une largeur effective de moins de 6 mètres;

« 4° Construction de trottoirs.

« III. — **L'Ingénieur en Chef ou l'Agent-Voyer en Chef**, en « ce qui concerne toutes les affaires mentionnées ci-dessus, en « cas de refus d'autorisation non mentionnées ci-dessus, notam- « ment tous travaux aux immeubles au sujet desquelles il « existe une contestation sur le point de savoir si lesdits im- « meubles sont assujettis à la servitude de reculement, et tous « travaux aux immeubles assujettis aux servitudes spéciales du « décret du 26 mars 1852, modifié par l'article 118 de la loi du « 13 juillet 1911. »

(15) Loi du 5 avril 1884 (art. 98). L'omission de cette forma-
lité, **avant la notification de la décision à l'intéressé**, entraîne
la **nullité** de la délivrance (Cons. d'Et. 12 février, 26 novem-
bre 1886, etc...).

La circulaire du Min. de l'Int. du 15 mai 1884 précise les
motifs pour lesquels le Législateur a entendu réserver l'avis
du Maire :

« Elle (la disposition) permettra au Maire de revendiquer,
« en temps opportun, le droit de statuer lui-même sur les
« demandes de sa compétence lorsque les pétitionnaires consi-
« dèreront comme appartenant à la grande voirie, à la grande
« ou à la moyenne vicinalité, des voies publiques ou sections
« de voies publiques appartenant exclusivement à la voirie
« urbaine ou à la petite vicinalité. Elle donnera, en outre, au
« Maire, le moyen de fournir, au moment utile, des renseigne-
« ments qui éclaireront l'Administration supérieure sur les
« inconvénients que pourraient entraîner certaines permissions
« au point de vue des services municipaux (éclairage, distri-
« bution d'eau, etc...), soit de la commodité, de la liberté ou
« de la sécurité de la circulation. »

(16) Circ. Int. 15 mai 1884: « **L'avis défavorable du Maire ne**
« **sera pas un obstacle légal à ce qu'une décision contraire**
« **intervienne immédiatement.** Toutefois, dans le cas où il n'y
« aura pas urgence et où la difficulté soulevée par le Maire
« présentera de la gravité, il conviendra de me la soumettre
« avant la décision. Je vous ferai connaître mon appréciation
« le plus tôt possible, après avoir provoqué les observations de
« M. le Ministre des Travaux Publics, quand la question
« intéressera la grande voirie. »

Dans le même sens, Loi 31 mars 1923, art. prem., 2° alinéa,
et Circ. T.P. et Int. 17 sept. 1923 (nota 14 ci-dessus).

(17) Loi du 5 avril 1884, art. 98, dernier alinéa.

La Circulaire du Ministre de l'Intérieur, du 15 mai 1884,

indique sur quelle base et dans quelles conditions le Préfet peut se substituer au Maire dans le cas de **demande d'alignement individuel ou d'autorisation de bâtir**, ou de toute autre permission de voirie.

« Il a toujours été admis que dans le cas où le Maire, saisi régulièrement d'une **demande d'alignement individuel ou d'autorisation de bâtir**, refusait de l'accueillir, le Préfet pouvait délivrer l'alignement ou l'autorisation. En effet, **tout propriétaire a le droit d'élever sur son fonds des constructions en bordure de la voie publique**. Il est tenu de solliciter **préalablement** l'alignement individuel ou l'autorisation de bâtir; mais l'Administration est obligée de les lui accorder, lorsque sa **demande réunit les conditions prévues par les lois ou règlements**. Dans ce cas, le refus du Maire, avant la promulgation de la nouvelle loi municipale, tombait sous l'application de l'article 15 de la loi du 18 juillet 1837. Il est prévu aujourd'hui, par l'article 85 de la loi du 5 avril 1884, aux termes duquel, quand le Maire néglige ou refuse de faire un des actes qui lui sont prescrits par la loi, le Préfet peut, après l'en avoir requis, y procéder d'office par lui-même ou par un délégué spécial.

« Le Préfet ne pouvait régulièrement se substituer ainsi au Maire sous la législation précédente en ce qui touche les **simples permissions de voirie**, ces permissions, contrairement aux alignements individuels et aux autorisations de bâtir, étant **purement facultatives** de la part de l'autorité compétente. Le Conseil d'Etat, statuant au Contentieux, s'était prononcé dans ce sens par un **arrêt du 10 décembre 1880**. Cependant, il est arrivé, dans certains cas, que le refus du Maire concernant les simples permissions de voirie ne se justifiait ni par les nécessités de la viabilité, ni par aucune autre considération d'intérêt général. Le dernier paragraphe de l'article 98 a prévu cette situation, et il vous donne le moyen d'y pourvoir. Désormais, lorsque vous aurez constaté que l'intérêt général de l'Etat, du département ou de la commune ne justifie pas le refus du Maire de délivrer une **permission de voirie, à titre précaire ou essentiellement révo cable, ayant pour objet, notamment, l'établissement dans le sol de la petite voirie, d'une canalisation destinée au passage ou à la conduite soit de l'eau, soit du gaz, il vous appartiendra d'accorder cette permission.** »

(18) Le Règlement est établi par le Préfet pour les **routes de la grande voirie** (voir notamment Circ. T.P. 27 déc. 1906, supra p. 137, nota 4).

Le Préfet est encore compétent pour les **chemins vicinaux de toutes catégories**, chemins vicinaux ordinaires y compris (Comparer avec la délivrance des permissions individuelles, supra p. 136). Toutefois, avant d'être rendu définitif, le projet de règlement doit être soumis aux délibérations du Conseil général du département et à l'approbation du Ministre de l'Intérieur (Instr. gén., art. 280; Régl. gén., art. 179).

La compétence est attribuée au Maire pour les **voies urbaines** (L. 5 av. 1884, art. 91, 94 et 97). Mais en fait, le Maire se trouve encore tenu, dans ce cas, d'obtenir l'assentiment du Conseil Municipal et du Préfet à qui il doit, au préalable, soumettre le tarif des droits à percevoir obligatoirement par lui au profit de la Commune, à l'occasion de la délivrance de

chaque permission individuelle (« **droits de voirie** », supra p. 135, et développements, infra p. 154).

(19) Ainsi, aux termes de l'art. 21 de l'Arrêté du 15 janv. 1907, sur les permissions de grande voirie (supra p. 137, nota 4), le Préfet peut, dans des cas exceptionnels, accorder des dispenses après s'y être fait spécialement autoriser par le Ministre des Travaux Publics.

Aucune dispense n'est toutefois possible pour les **marches d'escaliers, bornes, chasse-roues, entrées de caves, trappes, soupiraux** (Circ. T.P., 8 déc. 1879).



Les Dépôts et Étalages. — Le Régime des Permis de stationnement ou de dépôt temporaire.

La tendance des riverains à anticiper sur les voies publiques ne s'était pas manifestée dans l'histoire uniquement pour les saillies de bâtiment. Elle les avait conduits autrefois jusqu'à s'emparer du sol des routes dans le plat Pays, et nous avons vu de combien de péripéties fut marquée la longue lutte engagée par les Pouvoirs publics pour faire respecter l'intégrité des chemins. (3) Mais en ce qui concerne plus spécialement l'intérieur des agglomérations, les particuliers durent de bonne heure limiter leurs entreprises à l'occupation occasionnelle, pour les dépôts et étalages, de l'espace de route laissée libre devant leurs propriétés par les besoins de la circulation.

C'est surtout les étalages qui donnèrent lieu aux plus grands abus. Comme pour les saillies de bâtiments, on ne pût jamais les interdire d'une manière complète

On se contenta d'exiger des riverains une demande préalable d'autorisation qui permit aux Autorités de fixer dans chaque cas, la limite extrême de l'avance sur la voie publique. (1)

Les dépôts et étalages ne présentent pas un caractère d'immuabilité et de durée comme les saillies de bâtiments, et leur enlèvement reste facile.

Aussi le pouvoir de délivrer les permis individuels de dépôts et d'étalages pût être laissé, sans grand inconvénient, au *Maire* de la Commune, à qui incombe, dans notre organisation administrative, la charge de la police dans les rues et places publiques. (2)

Des restrictions de plusieurs ordres furent toutefois apportées aux pouvoirs du Maire. (3)

Sa compétence est limitée à l'intérieur des agglomérations. (4)

Il n'est pas autorisé à délivrer des permis à titre gratuit.

Une taxe de location de la voie publique est *obligatoirement* exigible dans tous les cas. (5)

Le tarif des taxes doit, au préalable, être homologué par l'autorité supérieure (Ministre de l'Intérieur, après avis du Ministre des Travaux Publics pour la grande voirie) (6) qui a la faculté de subordonner la délivrance des permis à toutes conditions qu'elle juge utiles dans l'intérêt de la voie publique, de la circulation et de la liberté du commerce. (7)

Enfin les droits des tiers sont toujours réservés. (8)

Notas:

(1) Supra p. 90.

(2) L. 5 av. 1884, art. 98.

(3) Voir les développements, infra, au Livre III (Pouvoirs des Préfets et des Maires. — Stationnements).

(4) L. 5 av. 1884, art. 98, § 1^{er}. Définition des « **agglomérations** », au Livre III (Pouvoirs des Préfets et des Maires en matière de circulation).

(5) Voir Livre III (Pouvoirs des Préfets et des Maires. — Stationnements).

(6) Circ. Int. 15 mai 1884.

(7) Réserves imposées par l'art. 7 de la Loi du 11 Frimaire An VII, rappelée par la Loi du 5 avril 1884 (art. 98, § 2). Pour la grande voirie, la procédure d'instruction des demandes est fixée par une Circ. T.P. du 20 janvier 1925 (voir les développements, Livre III : Pouvoirs des Préfets et des Maires. — Stationnements). L'enquête préalable prévue par la Circ. Intér. du 15 mai 1884 n'est plus obligatoire (Circ. T.P. 25 juillet 1920; Circ. Int. 6 août 1920).

(8) Infra p. 162.



Cas spécial. — Dépôts, Etalages et Stationnements pendant les jours d'affluence: jours de fêtes, courses, foires, marchés, etc.

Les voies urbaines n'eurent pas seulement à subir des envahissements de la part des propriétaires riverains.

De tout temps, on les considéra comme le lieu normal où pouvaient se réunir les populations dans les circonstances les plus diverses : tumultes, pèlerinages, etc... En particulier, c'est sur le sol des routes qu'on prit l'habitude de tenir, à intervalles périodiques, des fêtes, foires ou marchés.

Dans un intérêt d'ordre public, il devint de bonne heure indispensable de fixer un emplacement spécial pour cet usage exceptionnel du domaine de la voirie (1). Ce besoin se fit encore davantage sentir dans l'histoire lorsque les voitures hippomobiles remplacèrent les anciennes chaises à porteurs. Plus rapides et plus encombrantes que leurs devancières, il fallut réserver dans les rues pour leur passage un plus large espace de chaussée (2).

Il s'agit encore, dans ces circonstances d'occupations superficielles, éphémères, de la voie publique, comme pour les dépôts et étalages des riverains. Aussi c'est le même régime qui est appliqué (3).

Notes:

(1) Il est intéressant de rappeler les règles établies pour cet usage spécial de la voie publique par les Anciens Règlements maintenus en vigueur par la loi des 19-22 juillet 1791 :

Édit de Décembre 1607 : « Il est défendu aux propriétaires des
« maisons assises sur les marchés ou foires, d'empêcher les
« marchands riverains et autres, d'occuper les places qui leur
« sont désignées par le voyer, et d'en exiger aucunes choses
« quelconques, à peine de 60 livres d'amende ou de prison.

« Défenses sont pareillement faites aux artisans et marchands
« ambulants ou revendeurs, de placer, ni poser leurs établis,
« selles et billots contre et au-devant des maisons particulières,
« sans le gré ou le consentement des propriétaires ou locataires,
« et sans qu'au préalable le lieu n'ait été vu et visité par le

« voyer, relativement à la commodité ou incommodité publique,
« et qu'il n'ait reçu de lui la permission de s'y établir, à peine
« de confiscation des étaux, marchandises et denrées, et
« d'amendes arbitraires. »

Ordonnance des Trésoriers de France de Paris, du 1^{er} Février 1776 et Lettres patentes de Mai 1784 : « Les échoppes
« doivent être **entièrement mobiles** et non sédentaires ou demi-
« sédentaires. »

En principe, ces règles restent applicables sous réserve des modifications apportées en la matière, par les lois postérieures à la Révolution, savoir: Lois des 11 Frimaire An VII (art. 7) et 5 avril 1884 (art. 98, voir au Livre III), et les Correspondances de peines de la Loi du 23 mars 1842 mentionnées au Livre III (Poursuite et Répression des infractions).

(2) Supra p. 88.

(3) Supra p. 142.



Les Ouvrages d'intérêt public. — Le Régime de la concession

L'évolution économique du XIX^e siècle et les exigences de la vie moderne, devaient provoquer des envahissements encore plus graves du domaine de la voirie. Les pouvoirs publics admettront peu à peu l'utilisation du sol des routes pour les besoins les plus divers.

Ainsi, il avait été autrefois défendu aux riverains de laisser les eaux de leurs propriétés s'écouler dans les fossés ou caniveaux des chemins.

Progressivement, avec le développement des Cités et de l'hygiène publique, on autorisa (1) puis on obligea même, dans certaines villes, les riverains à conduire, par des canalisations appropriées, leurs eaux ménagères et leurs vidanges sur la route dans un collecteur spécial dit « *collecteur d'égout* » (2).

Il vint également à l'esprit des Autorités d'utiliser le sol des voies publiques pour l'établissement de réseaux de distribution d'eau, de gaz, d'électricité, de lignes télégraphiques et téléphoniques, etc... voire pour la construction de tramways et chemins de fer d'intérêt local qui ont réduit en beaucoup d'endroits la largeur utile des chaussées et constituent aujourd'hui un danger redoutable pour la circulation automobile.

Le domaine public de la voirie étend ses ramifications dans les moindres agglomérations et jusque devant chaque demeure d'habitants. Aussi parut-il tout désigné pour recevoir ces installations modernes, à caractère collectif, dont les Pouvoirs publics tenaient à faire profiter au plus tôt les populations. On évitait à la fois la longue procédure et les lourdes dépenses qu'aurait occasionnées l'expropriation de terrains privés.

Des lois spéciales fixèrent le régime des occupations de cette nature (3).

Les intérêts de la route ne sont plus regardés comme un obstacle insurmontable à l'exécution des projets (4). Les

Fonctionnaires du Service de voirie sont seulement appelés à faire connaître, dans des Conférences entre les représentants des Administrations intéressées, leur manière de voir sur les dispositions techniques à adopter.

L'Autorité, à qui la loi réserve dans chaque cas le pouvoir de décision (5), est toutefois tenue de s'inspirer des avis exprimés dans les Conférences sauf à en référer à l'Administration supérieure si elle ne croit pas pouvoir les admettre (6).

Si le fonctionnement du Service d'eau, de gaz, d'électricité, etc... est assuré par une Compagnie privée, l'octroi de l'autorisation est généralement subordonné à la signature d'un contrat de garanties réciproques dit « *contrat de concession* » qui s'impose pour les deux parties. L'autorité concédante doit, dans l'intérêt de la voie publique et des populations desservies, se mettre en garde contre les exigences éventuelles d'une Société privée à qui le privilège de l'autorisation et le caractère de permanence des ouvrages confèrent un véritable monopole. Il est de bonne prudence pour la Compagnie concessionnaire à ne s'engager dans l'exécution des ouvrages qu'après avoir obtenu l'assurance que le service concédé pourra être exploité pendant un nombre d'années suffisant pour l'amortissement de ses dépenses de premier établissement (7).

Conformément à la jurisprudence admise pour toute occupation du domaine public, les droits des tiers sont toujours réservés (8).

Notas:

(1) Conformément à la Circ. T.P. 28 juil. 1910, les riverains ont en principe, à l'heure actuelle, le droit de déverser sur la voie publique :

1° Les **eaux pluviales** s'écoulant naturellement de leur propriété, sans aggravation par le fait de l'homme de cette servitude (C.C. art. 640 et 681; Arrêté préf. du 15 janvier 1907, art. 26 et suivants);

2° Les **eaux ménagères** sous réserve des arrêtés de police pris dans l'intérêt de la salubrité publique, le rejet sur la voie publique des **eaux insalubres** restant toutefois formellement interdit (Arr. précité 15 janv. 1907, art. 26).

Par contre, les propriétaires riverains des voies publiques ne sont assujettis à recevoir sur leur domaine que les **eaux pluviales** dont l'écoulement résulte de la situation naturelle des lieux, toute aggravation de cette servitude par les mains de l'homme pouvant faire naître à leur profit un droit à indemnité

(Ord. 3 février 1741, 22 juin 1751, 29 mars 1754, 30 avril 1772 et 17 juillet 1781; Cons. d'Et. 17 décembre 1909).

(2) Lois sur l'hygiène publique, 10 juil. 1894 et 15 fév. 1902.

(3) Décret Loi 7 décembre 1851 et Loi 28 juillet 1885 pour l'établissement des lignes télégraphiques et téléphoniques; Lois 11 juin 1880 et 31 juillet 1913 pour les voies ferrées d'intérêt local; Loi du 25 juin 1895, 15 juin 1906 pour les distributions d'énergie électrique; etc...

(4) Ainsi, les articles 2 et 3 de la Loi du 28 juillet 1885 dispensent l'Etat de toute autorisation pour les travaux nécessaires à la construction et à l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques sur les dépendances des voies publiques.

(5) Sauf dispositions législatives spéciales, le Conseil Municipal est compétent, par application de la Loi du 5 avril 1884 (art. 114 et 115) pour concéder les services d'utilité communale.

(6) Ainsi décidé que l'autorité compétente ne peut accorder des dispenses aux conditions minima fixées par les lois et règlements pour la délivrance des concessions, qu'à titre de pure tolérance et seulement avec l'assentiment formel de l'Administration intéressée. En tout état de cause, ces dispenses restent essentiellement révocables (Circ. T.P. 9 déc. 1910 : Voies ferrées d'intérêt local).

(7) **Distinction de l'autorisation et de la concession. Caractères propres de la concession. Jurisprudence.**

Dans le cas de l'autorisation, nulle Convention n'intervient entre l'Administration et le bénéficiaire; l'acte d'autorisation est alors, au premier chef, un **acte de puissance publique** : « C'est l'autorité publique qui dispose de la chose publique par **un acte unitéral, gracieux et discrétionnaire** ». (Circ. T.P. 15 août 1893).

Au contraire, dans le cas de la concession, l'Administration ne se borne pas à autoriser; une Convention (contrat de concession) intervient entre elle et le particulier qui sollicite le droit de jouir **exclusivement**, en vue d'un intérêt public, d'une portion de la voie publique (Répertoire Béquet. Voirie terrestre t. 28 N° 268). En d'autres termes, la voie publique est occupée, dans ce cas, non en vertu d'un acte administratif unilatéral, mais bien en vertu d'une convention **synallagmatique** (Montsarat. Les voies urbaines, p. 227).

La convention intervenue a notamment pour objet de réglementer l'exploitation du service public et de fixer le tarif maximum des fournitures aux particuliers (Circ. T.P. 15 août 1893).

En fait, **il ne peut y avoir concession que s'il y a exécution d'un service public**. Notamment, la construction d'ouvrages d'intérêt privé donne lieu à l'application du régime de l'autorisation et jamais à l'application du régime de la concession.

Le contrat de concession n'implique pas toujours, nécessairement, autorisation pour l'occupation du sol de la voie publique. Il peut, en effet, y avoir ensemble contrat de concession et autorisation de voirie si le bénéficiaire de la concession ne s'est pas fait réserver, dans le contrat intervenu, le droit d'occuper, sous des conditions déterminées, les voies publiques pour l'établissement de ses ouvrages, présents ou futurs (Circ. T.P. 15 août 1893).

Autrement dit, la concession n'implique autorisation de voirie que si le contrat de concession le prévoit expressément et seu-

lement pour les ouvrages mentionnés comme devant donner lieu à l'occupation du sol de la voie publique.

L'occupation consentie par contrat de concession **ne porte pas atteinte au principe de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public** et elle présente, au même degré que toutes les dispositions du traité de concession, le caractère d'une convention liant l'une envers l'autre les deux parties contractantes (Cons. préf. Seine 28 nov. 1928. Gaz. Trib. 21 mai 1929).

Toutefois, la jurisprudence actuelle du Conseil d'Etat apporte en l'espèce une dérogation essentielle au principe posé par l'art. 1134 CC que « la convention fait la loi des parties ». Elle admet que les contrats de concession peuvent être modifiés en cours d'exécution, sans contrepartie pour le concessionnaire, **« lorsque le fonctionnement du service public exige l'intervention de mesures réglementaires prises par l'autorité publique »** (Cons. d'Et. 29 déc. 1905. R. Lebon p. 770 et 1019; Cons. d'Et. 11 mars 1910. Sirey 1911-3. 1, et la note de M. Haurion, n^{os} 365 et s.). Autrement dit, la modification ne peut intervenir que si elle est le résultat d'un **acte réglementaire, général, pris par l'autorité publique compétente dans l'intérêt de la vie collective du pays ou, tout au moins, d'un service public**. Elle peut s'appliquer même aux clauses de **nature fiscale** du contrat (Cons. d'Etat 29 déc. 1905 et les conclusions de M. Romieu).

Ainsi jugé que si les autorités administratives ont le droit incontestable de prendre, dans l'intérêt public, des mesures réglementaire et d'un caractère général, dont la conséquence peut être d'aggraver les charges résultant pour un concessionnaire du contrat passé par lui avec l'Administration, elles n'ont pas le droit de modifier, par une décision administrative particulière et dépourvue de tout caractère réglementaire, l'une des stipulations du traité et notamment celle qui fixe la redevance due par le concessionnaire pendant tout le cours de la concession, pour occupation du domaine public (Cons. préf. Seine 28 nov. 1928, précité).

(8) Infra p. 162.



Les Ouvrages d'intérêt privé. — Le Régime des occupations temporaires du domaine public.

Le jour où les Pouvoirs publics ne respectèrent plus eux-mêmes la règle, que l'on eût autrefois tant de peines à faire reconnaître, de l'affection exclusive du sol des routes pour les besoins de la circulation, il leur fut difficile de résister aux entreprises des particuliers ou des Sociétés, désirant utiliser ce sol pour leurs besoins personnels ou dans un but commercial.

De longue date on avait permis aux Collectivités, parfois même à de simples citoyens, d'établir sur les dépendances des chemins des monuments, borne-fontaines, lavoirs, abreuvoirs, etc...

Avec le développement des manufactures au XIX^e siècle, on en vint à permettre l'installation d'ouvrages d'utilité purement industrielle, comme les canalisations d'usines, les voies ferrées, etc... (1).

Actuellement, un arrêté des Ministres des Travaux Publics et des Finances, du 3 août 1878, fixe les conditions de délivrance des autorisations de cette nature.

Ce Règlement, applicable aux *routes de la grande voirie* (routes nationales et départementales), reconnaît explicitement la possibilité pour les particuliers d'obtenir des autorisations d'occuper « *pour un usage privatif ou privilégié* » « *des emplacements qui peuvent, sans inconvénients, être soustraits momentanément à l'usage de tous* ».

Mais, suivant les principes de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public, les occupations de cette nature ont essentiellement le caractère *temporaire* (2) et, pour bien le marquer les pétitionnaires doivent énoncer d'une manière précise dans leurs demandes, avec son *objet*, la *durée* de l'autorisation qu'ils sollicitent (3).

Une redevance annuelle (4), percevable en argent (5) et fixée par l'Administration des Domaines (6) sur la propo-

sition des Ingénieurs, est obligatoirement exigible au profit de l'Etat, gestionnaire du domaine public des routes nationales (7).

L'autorisation est accordée par le Préfet (8); elle l'est exceptionnellement par le Ministre des Travaux Publics lorsqu'un désaccord existe entre les Services intéressés.

Elle peut être révoquée par la même autorité, sans indemnité à leur première réquisition, au cas d'inexécution des diverses conditions, financières ou autres, imposées au permissionnaire (9).

Les droits des tiers sont toujours réservés (10).

Notas:

(1) La procédure d'instruction des demandes d'établissement des voies ferrées industrielles sur le sol des routes est réglée par une circulaire T.P. du 9 avril 1904. Celle-ci est notamment intéressante en ce qu'elle précise le point de vue auquel l'Administration doit se placer pour autoriser ces ouvrages, contrairement à la règle de l'affectation exclusive du sol des routes aux besoins de la circulation.

« Une instruction approfondie doit faire ressortir les motifs
« du demandeur **qui ne sauraient être seulement des avantages**
« **d'économie** dans le premier établissement de la voie ferrée
« mais correspondre, par la nature et l'importance de l'indus-
« trie qu'il s'agit de créer ou de développer, à un **intérêt sérieux**
« **du Pays**. L'instruction doit mettre cet intérêt en parallèle
« avec les **inconvenients qui résulteront, pour le public et pour**
« **les riverains de la voie publique, de l'emprunt de cette voie,**
« **en tenant compte, s'il y a lieu, des avantages éventuels qui**
« **pourraient en découler pour l'entretien de la route.** Elle doit
« aussi s'attacher à éclairer l'Administration sur la répercus-
« sion que l'établissement de la voie pourrait avoir sur les
« industries concurrentes. »

En principe, la traversée à niveau des routes n'est plus admise (Circ. T.P. 23 août 1928, 18 février 1929 et 5 mars 1929). Voir en outre la remarque: infra, nota 8 ci-après.

(2) Caractères généraux de l'autorisation, infra p. 162.

(3) Article 3 de l'arrêté du 3 août 1878.

Une circulaire T.P., du 15 juillet 1910, a invité les Préfets
« de tenir la main à ce que les demandes d'occupation du
« domaine public indiquent **toujours la durée** de celle-ci, de
« l'autre, à ce qu'il soit explicitement spécifié dans chaque per-
« mission que l'autorisation accordée est **précaire et peut être**
« **considérée comme révocable**, que sa durée maxima ne saurait,
« en aucun cas, dépasser la date fixée et que l'occupation
« cessera de plein droit à cette date si l'autorisation n'est pas
« renouvelée ».

(4) L'autorisation peut être gratuite si les travaux présentent un **intérêt public** (Ar. 3 août 1878, art. 6). Une liste, **qui n'est d'ailleurs pas limitative**, a été établie pour ces travaux en 1879. Elle figure dans la circulaire du **8 décembre 1879**. Cette circu-

laire ayant reçu l'assentiment du Ministre des Finances, peut être considérée comme constituant en fait l'acquiescement des deux Administrations, que les travaux énumérés présentent bien le caractère d'intérêt public visé par l'Arrêté du 3 août 1878 (art. 6) et, par suite, doivent être exempts de redevance.

La gratuité s'étend notamment aux **conduites d'évacuation aux égouts** des eaux pluviales et ménagères (Circ. Fin. 1^{er} juil. 1912 et T.P. 15 déc. 1913).

En tout état de cause, lorsqu'il y a dissentiment sur la question de la redevance entre les Ministres des Travaux Publics et des Finances, l'affaire doit être portée devant le Conseil d'Etat, pour être ensuite statuée **par décret** (Ar. 3 août 1878, art. 8).

L'arrêté du 3 août 1878 stipule encore que la redevance doit être révisée **au plus tard tous les cinq ans**. L'échéance de l'autorisation doit, autant que possible, coïncider avec l'une des époques fixées pour la révision de la redevance (Circ. T.P. 15 juillet 1910). La notification aux intéressés des révisions de redevances doit être faite par l'Administration des Domaines **trois mois avant l'expiration de la dernière période quinquennale** et non dans les trois mois précédant cette date (Cons. d'Et. 10 mars 1911. Circ. T. P. 13 juillet 1911).

Un barème spécial des redevances à percevoir pour les **distributeurs d'essence** est fixé par les Circ. T.P. et Int. des 19 avril 1924 et 12 novembre 1928 (voir toutefois l'arrêt du Cons. d'Et. du 17 fév. 1928, n° 8217, cité infra p. 160, nota 3), et par Circ. T.P. 23 décembre 1926, suivant l'Instruction du Directeur des Domaines (n° 3913) du 1^{er} octobre 1926, pour les **canalisations d'eau et de gaz**.

Enfin, aux termes de la Loi des Finances du 8 avril 1910 (art. 57), les Communes qui **gèrent elles-mêmes leur service d'eau potable** ne sont assujetties qu'à une redevance de **un franc** par an pour les canalisations et leurs réservoirs empruntant le domaine public, quelle que soit la longueur des canalisations (Inst. D. des Domaines, n°s 3297, § 9, et 3328; Circ. T.P. 17 déc. 1911).

(5) Voir infra p. 163, nota 6.

(6) Les redevances sont fixées par les **Directeurs Départementaux des Domaines** lorsqu'elles ne dépassent pas **10.000 francs**; par le **Directeur général des Domaines** au-delà de **10.000 francs jusqu'à 40.000 francs**; et par le **Ministre des Finances** au-dessus de 40.000 francs (Instruction du Direct. des Domaines, n° 3957, du 25 juin 1927).

(7) Il va de soi que, pour les **routes départementales**, la redevance est perçue par le Département.

La redevance due à l'Etat ou au Département est **exclusive** de toute perception au profit des Communes (Infra p. 159).

(8) Une circ. T.P. du 3 novembre 1906 (formules-types indiquées par circ. T.P. du 17 av. 1908) a établi une procédure simplifiée pour la délivrance des autorisations concernant les occupations de même nature.

Signalons, dans un autre ordre d'idées, que le Ministre des Travaux Publics a prescrit aux Préfets, **par circ. du 9 avril 1904**, de ne délivrer les **autorisations d'établissement des voies ferrées particulières** empruntant, sur une longueur importante, des dépendances de routes nationales qu'après avoir obtenu

son assentiment, lui-même se promettant de consulter dans ce cas spécial le Conseil général des Ponts et Chaussées avant de prendre sa décision. Procédure d'instruction des demandes indiquées, supra p. 151, nota 1. De même, l'autorisation n'est accordée pour les chemins vicinaux que sur décision favorable du Ministre de l'Intérieur (infra p. 164, nota 2).

En principe, la **traversée à niveau des routes** par les voies ferrées industrielles n'est plus admise (Circ. T.P. 23 août 1928, 18 février 1929, et 5 mars 1929).

Pour les **distributeurs fixes d'essence**, les circulaires T.P. des 29 octobre 1923 (Arrêtés préfectoraux du 1^{er} déc. 1923) et 19 avril 1924, ont précisé les conditions auxquelles il convenait de subordonner la délivrance des autorisations. Il a été, en outre, recommandé par **circulaire T.P. du 17 janvier 1928**, d'examiner avec soin lorsque l'installation risque de provoquer un encombrement de la chaussée par le stationnement des voitures à ravitailler, s'il n'y a pas lieu d'exiger des pétitionnaires l'établissement sur leur propriété même du poste de distribution et d'une voie de stationnement raccordée, par ses deux extrémités, à la chaussée de la route, le même examen devant être répété à l'occasion de chaque renouvellement d'autorisation.

(9) Ar. T.P. 3 août 1878, art. 12.

(10) Infra p. 162.



RECAPITULATION DES DIFFERENTS REGIMES D'AUTORISATION

Bien que l'arrêté du 3 août 1878 ne prévoit aucune exception, il faut évidemment exclure de son application les cas d'usage privatif ou privilégié des routes et de leurs dépendances régis par d'autres dispositions.

En fait, en dehors du régime de la concession qui constitue un cas très spécial (1), il existe trois régimes distincts d'autorisation de voirie :

1° Le régime dit des « permissions de voirie » (2). Ce régime, actuellement fixé par l'arrêté réglementaire du 15 janvier 1907, s'applique aux autorisations accordées dans l'intérêt des immeubles riverains, comme les autorisations d'alignement, les autorisations de bâtir ou de réparer en bordure de la voie publique, les autorisations d'établir des saillies fixes ou mobiles, d'aménager des entrées charretières, etc... L'arrêté du 15 janvier 1907 énumère d'une manière limitative, les autorisations susceptibles d'être accordées sous ce régime.

La délivrance des autorisations doit obligatoirement (3) donner lieu à la perception par les Communes de « droits de voirie » qui, suivant leurs origines anciennes, sont « fixes », payables une fois pour toutes au moment où la permission est accordée, et exclusifs pour l'avenir de toute autre redevance de même nature (4).

Une loi du 13 août 1926 (Déc. 11 déc. 1926) autorise maintenant les Communes à percevoir, en sus des droits de voirie, une taxe « sur les balcons et constructions en saillie », qui peut être proportionnelle à l'avance sur la voie publique en même temps qu'annuelle (5) ;

Notas:

(1) Supra p. 146 et s.

(2) Développements, supra p. 135 et s.

(3) Les Communes n'ont pas le droit de consentir des libéralités aux particuliers (Quest. éc. Ch. Dép., n° 5382. J. O. 14 nov. 1925) et ne pourraient donc, valablement, accorder des permissions exemptes de droits, la perception des droits de

voirie étant d'ailleurs formellement prévue par les Lois des 21 avril 1832 (art. 32), 18 juillet 1837 (art. 31, 8°) et 5 avril 1884 (art. 133, 8°).

(4) Voir notamment un arrêt du 8 mars 1701).

Au lendemain de la Révolution, il n'y eut pas de texte bien précis attribuant aux Communes les droits de voirie. Elles s'approprièrent ces droits en se considérant implicitement comme les héritières des Commissaires de voirie et autres agents locaux qui en bénéficiaient auparavant.

« On a senti, après la Révolution, que l'autorité locale n'était pas compétente pour maintenir la perception de droits qui n'étaient pas suffisamment légitimés par la législation, et l'on a eu recours à l'Empereur qui, par le Décret du 27 octobre 1808, a ordonné que, **d'après les anciens règlements sur le fait de la voirie**, les droits dûs **dans la Ville de Paris** seront perçus conformément à un tarif annexé » (Fleurigeon. — Code de la Voirie, 1808).

En fait, la perception des droits de voirie au profit des Communes fut seulement légitimée par la Loi municipale du 21 avril 1832 (art. 32), dont les dispositions sont rappelées par les Lois des 18 juil. 1837 (art. 31, 8°) et 5 avril 1884 (art. 133, 8°).

Les Communes n'ont cessé de revendiquer la faculté de percevoir les droits de voirie suivant un tarif annuel et proportionnel aux dimensions de l'avance sur la voie publique. Une tendance s'est même manifestée en jurisprudence pour leur donner satisfaction (Cass. 3 décembre 1912, 28 avril 1920, etc.).

C'est pourtant le même terme de « **droits de voirie** », **s'appliquant par conséquent au même objet**, que l'on retrouve dans les Ordonnances et Lois successives, qui en ont attribué le produit aux Commissaires de voirie, puis aux Communes après la Révolution. En particulier, les « droits de voirie » actuels sont bien identiques à ceux d'avant la Révolution ainsi qu'il résulte des termes de la Loi de 1832 (art. 32): « Est également autorisée la perception des **droits de voirie** dont les tarifs ont été approuvés par le Gouvernement sur la demande et au profit des Communes, **conformément à l'état du mois de novembre 1697**, « maintenu en vigueur par la Loi du 22 juillet 1791. »

Les modalités anciennes de perception des droits de voirie doivent donc subsister tant qu'aucune disposition législative nouvelle n'est pas venue les modifier.

Quant à dire que le tarif annuel et proportionnel réclamé par les Communes trouve son fondement dans les termes de la Loi du 5 avril 1884 (art. 133, 7°) instituant, au profit des Communes, un droit de location de la voie publique, on ne peut également l'admettre. Le régime ancien des droits de voirie montre que la perception de ces droits était exclusive pour l'avenir de toutes redevances, cet avantage ayant sa contrepartie pour les riverains dans les inconvénients et servitudes diverses résultant de la contiguïté de leur propriété à la voie publique (supra page 135). Il aurait donc fallu, pour justifier la prétention des communes, que la Loi de 1884 prévoit expressément le cumul du droit de location avec les anciens droits de voirie, ce dont il n'a jamais été question aux cours des débats parlementaires pour le vote de la loi.

Les auteurs anciens s'accordaient d'ailleurs à reconnaître, ainsi qu'il ressort d'un Arrêt du Parlement de Paris, du 27 janvier 1780, homologant un état de tarif, et des Lettres patentes

du 18 janvier 1782, que les droits de voirie représentaient, non seulement les honoraires proprement dits dûs au Commissaire de voirie pour son travail et ses déplacements (**droit de rapport et frais de vacations**), mais encore le droit domanial de l'Edit de 1693, droit qui, étant de même nature que le droit de location prévue par la Loi du 5 avril 1884 (art. 133, 7°), ne saurait donc pouvoir se cumuler avec lui.

Cette discussion a perdu beaucoup de son intérêt depuis le vote de la loi du 13 août 1926 (voir nota 5 ci-après).

(5) Remarquons que la Loi du 13 août 1926 n'a pas spécifié que la taxe instituée se substituait aux droits de voirie. Les Communes sont donc maintenant autorisées à percevoir sur les « balcons et constructions en saillie », **ensemble les anciens droits de voirie et la nouvelle taxe.**

Mais les termes de la loi du 13 août 1926 ayant évidemment un caractère limitatif, la nouvelle taxe ne peut pas frapper d'autres ouvrages que ceux qui y sont mentionnés. Elle ne peut pas, par exemple, s'appliquer aux permissions d'alignement.

Par contre, c'est à tort que le Règlement d'administration publique du 11 décembre 1926 (J. O. 12 déc.) a limité la perception de la taxe, en dehors des balcons, aux « **constructions fermées en encorbellement** », attendu que les constructions fermées en encorbellement ne sont pas les seules constructions en saillie susceptibles d'être permises. Le Règlement du 15 janvier 1907 (Chap. IV, art. 19, 20 et 21) énumère en effet, en dehors des constructions fermées en encorbellement, les auvents, marquises, bannes, devantures de boutiques, grilles de fenêtres, contrevents, etc..., comme susceptibles d'être permises et pouvant par conséquent donner droit à la perception de la taxe de la Loi du 13 août 1926.

2° *Le régime des « permis de stationnement ou de dépôt temporaire »* (1). *Institué par la loi du 5 avril 1884 (art. 98), ce régime s'applique aux occupations intéressant seulement la superficie ou le sursol de la voie publique dans l'intérieur des agglomérations.*

Le Maire est directement compétent pour délivrer les autorisations. Mais il ne peut le faire que moyennant la perception d'une redevance en argent au profit de la Commune et sous les réserves imposées dans l'intérêt de la voie publique, de la circulation et de la liberté du commerce, par l'Administration supérieure à qui le tarif des droits doit au préalable être soumis (L. 11 frimaire an VII, art. 7) (2).

Notas:

(1) Développements supra p. 144 et infra livre III : Pouvoirs des Préfets et des Maires. — Stationnements.

(2) Bien que la délivrance des autorisations individuelles fût attribuée aux Maires par la Loi municipale du 18 juillet 1837, l'Etat dénia longtemps aux Communes le droit de percevoir la redevance afférente à ces autorisations. L'Etat prétendit que la Loi de 1837 n'avait fait que rappeler, dans des termes généraux, leurs attributions respectives fondées sur l'usage ancien et qu'il fallait s'en tenir au régime établi par la Loi fondamentale du 11 Frimaire An VII (art. 3, § 7), attribuant aux Communes, considérées comme les héritières des Seigneurs hauts-justiciers, « le prix, **non point des locations en général,** « mais le produit des locations des places et seulement dans les « marchés et chantiers établis sur les rivières, ports et **pro-** « **menades publiques.**

Mais la loi du 18 juillet 1837 (art. 31, § 6 et 7) avait rangé, d'une manière explicite, parmi les produits du budget municipal, en outre des droits anciens de place perçus dans les halles, foires et marchés, le produit des **permis de location** sur la voie publique.

Aussi fut-il difficile à l'Etat de rester sur sa position de défense et peu à peu, devant les réclamations incessantes des Communes, dont les besoins d'argent s'accrurent au XIX^e siècle, les Administrations des Travaux Publics et des Finances en arrivèrent à leur donner satisfaction. Toutefois, dans la circulaire du 8 décembre 1879, interprétative de l'arrêté interministériel du 3 août 1878, le Ministre des Travaux Publics attribue encore à l'Etat la redevance annuelle de location perçue sur les bureaux, kiosques à journaux, bâtiments de stations d'omnibus, hangars, magasins et autres ouvrages, simplement posés sur le sol de la voie publique. Mais, dans un avis du **30 novembre 1882**, le Conseil d'Etat estima que les kiosques servant à la vente des journaux et à la publicité ne peuvent être considérés, à raison de la légèreté des travaux qui les relient au sol, comme des édifices **formant emprise dans le domaine public ou en modifiant l'assiette**, et qu'en conséquence il y a lieu d'au-

toriser pour ces ouvrages la perception des redevances au profit des Communes.

Cette manière de voir, débattue à nouveau au moment du vote de la Loi du 5 avril 1884, fut finalement admise sans résistances par toutes les Administrations intéressées et le Ministre de l'Intérieur put la porter à la connaissance des Préfets dans sa circulaire du 15 mai 1884, qui est restée la charte des droits respectifs de l'Etat et des Communes dans le partage de leurs attributions sur le domaine spécial de la voirie.

3° Enfin, le régime des « occupations temporaires du domaine public », actuellement fixé par l'arrêté commun des Ministres des Travaux Publics et des Finances du 3 août 1878 (1).

Ce régime s'applique, d'une manière générale à tous les autres cas d'usage privatif ou privilégié de la voie publique.

Autrement dit, mettant à part les « permissions de voirie » dont le cas est très spécial et bien déterminé, les « occupations temporaires du domaine public » comprennent, dans l'intérieur des agglomérations, toutes les occupations non visées par la loi du 5 avril 1884 (art. 98), c'est-à-dire toutes celles qui intéressent à quel titre que ce soit le sol de la voie publique (2), qu'elles en intéressent d'autre part ou non la superficie ou le sursol, et en dehors des agglomérations, toutes les occupations, sans aucune exception, susceptibles d'être autorisées, qu'elles concernent ensemble le sol, le sursol, la superficie de la voie publique ou seulement l'une de ces parties.

Une redevance en argent est perçue au profit de la Collectivité gestionnaire de la voie publique. Cette redevance est exclusive de toute autre perception au profit de la Commune même si l'ouvrage autorisé intéresse, dans l'intérieur des agglomérations, en sus du sol, la superficie ou le sursol de la voie publique (3).

Notas :

(1) Développements, supra p. 150 et s.

(2) Plus exactement, d'après la jurisprudence, les occupations « qui entraînent une emprise dans le domaine public ou qui en modifient l'assiette » (Avis du Conseil d'Etat, 30 novembre 1882; Cir. Int. 15 mai 1884, citée supra p. 157, nota 2).

Jugé à cet égard que les occupations résultant de l'établissement des kiosques à journaux, par suite de la légèreté des travaux reliant ces édifices au sol, ne doivent pas être considérées comme entraînant une emprise dans le domaine public ou en modifiant l'assiette, et sont donc régulièrement autorisées par le Maire sous le régime des permis de stationnement ou de dépôt temporaire de la loi du 5 avril 1884, art. 98, § 2. La redevance est alors exigible dans tous les cas au profit de la Commune, même sur les voies dont cette Collectivité n'est pas gestionnaire comme les routes nationales ou départementales (Avis précité du Cons. d'Et. 30 nov. 1882; Arrêt de la même Assemblée au Contentieux des 2 juil. 1909, Ajaccio; 17 mars 1911, Lyon; etc...).

A remarquer que dans les espèces jugées, il s'agissait d'ou-

vrages **simplement posés sur le sol**. Ainsi, dans l'affaire de Lyon (Arrêt du 17 mars 1911), le kiosque était établi sur une dalle en ciment de 12 à 15 centimètres d'épaisseur, non pas encastrée au-dessous du niveau normal de la chaussée, mais simplement placée sur une couche de sable très instable.

(3) Principe contesté sur la requête du Ministre de l'Intérieur — Direction de l'Administration départementale et communale (Infra p. 166, nota 1), par les Sections réunies de l'Intérieur, de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, des Travaux Publics, etc... — du Conseil d'Etat, qui, dans un avis de principe (n° 181.575) du 7 mai 1923, ont décidé, contrairement à leur précédent avis du 30 novembre 1882 (supra p. 157, nota 2), que les Communes avaient le droit de percevoir une taxe sur les distributeurs fixes d'essence implantés dans le sol des routes nationales en vertu d'une autorisation concédée sous le régime des occupations temporaires du domaine public.

Mais cet avis était basé, selon nous, sur des principes très discutables sinon erronés.

En premier lieu, les Sections réunies établissaient une confusion évidente entre les différents régimes d'autorisation, étendant au régime des « **occupations temporaires du domaine public** » des règles valables uniquement pour les « **permis de stationnement ou de dépôt temporaire** ».

Les Sections réunies posaient d'autre part comme principe que le bénéfice des produits du domaine public des routes était pour l'Etat l'exception, alors qu'il aurait été la règle pour les Communes, même sur les voies dont elles ne sont pas les gestionnaires, comme les routes nationales et départementales, la Loi du 5 avril 1884 (art. 133, 7°) leur ayant accordé, **d'une manière générale**, les produits de **location** de la voie publique.

C'était, à la vérité, le renversement de tous les principes jusqu'ici admis en la matière. Il a toujours été considéré, en effet, que les produits d'un domaine public revenaient à la Collectivité qui en avait la gestion (Loi de finances du 29 juillet 1881 et suivantes; Cass. 14 décembre 1900, 27 avril 1904, etc.) et si, dans certains cas, comme la Loi de 1884 pour les droits de location, une partie de ces produits est attribuée à une autre Collectivité, cette attribution doit être regardée comme de **droit étroit**, c'est-à-dire comme ayant été faite **à titre très exceptionnel et dans la limite stricte fixée par la Loi**.

L'expression exacte figurant à l'article 133, 7°, est : « **produit des permis de stationnement et de location sur la voie publique**, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics ».

Or, il est évident que sous ces termes le Législateur a entendu viser uniquement des **occupations ayant exclusivement le caractère superficiel**, les mots de « **stationnement** » et de « **location** » devant ceux de « **voie publique** » ne pouvant qu'éveiller l'idée d'occupation de cette nature.

Si à l'article 98, §2, le Législateur a employé l'expression de « **permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, etc.** », alors qu'à l'article 133, 7°, il vise **d'une manière plus générale** le « produit des **permis de stationnement et de location sur la voie publique, etc.** », c'est évidemment pour permettre aux Communes, par cette dernière expression, de percevoir un droit sur **toutes les occupations superficielles de la voie publique**, des rivières, ports et quais fluviaux et autres

lieux publics, et non uniquement sur celles de stationnement et de dépôts temporaires. Mais on ne saurait vraiment en inférer que la perception doit s'étendre aux autres occupations, c'est-à-dire à celles qui ne présentent pas le caractère d'être **exclusivement superficielles**.

Le mot de « **location** » existait d'ailleurs dans les lois antérieures (Loi du 18 juillet 1837, art. 31, § 2, notamment) et à son sujet la **circulaire du Ministre de l'Intérieur du 15 mai 1884** s'exprimait ainsi :

« **En maintenant, dans le paragraphe 7 de l'article 133 de la nouvelle loi (Loi du 5 avril 1884), le mot de « location » auquel on avait proposé de substituer une expression qui, dans la pensée des auteurs de la proposition, impliquait l'idée d'une occupation passagère, le législateur a repoussé également toute distinction en cette matière, entre les occupations momentanées et les occupations d'une certaine durée.** »

C'est donc pour un motif différent de celui qui nous occupe et **qui, par suite, n'est pas en cause**, que le mot de « location » a été conservé dans la Loi municipale du 5 avril 1884.

Le Conseil d'Etat est, lui-même, revenu sur sa décision du 7 mai 1923 par un Arrêt de la même Assemblée statuant au Contentieux (**Arrêt n° 8217 du 17 février 1928. Ville de Bordeaux**).

Par cet arrêt, le Conseil d'Etat a implicitement déclaré que les Communes ne pouvaient prétendre à une redevance quelconque sur les appareils distributeurs d'essence **implantés** dans le sol des routes nationales et départementales, qu'ils intéressent, en sus du sol, la superficie ou le sursol de la voie publique. La redevance appartient à la Collectivité gestionnaire de la voie publique : **Etat pour les routes nationales et Département pour les routes départementales**.

Les principes judiciaires de l'avis du Conseil d'Etat du 30 novembre 1882 ont ainsi été rétablis. Mais les indications de la circulaire T.P. du 19 avril 1924 (supra p. 152, nota 4) qui ont prévu dans ces cas un droit à percevoir au profit des Communes, sur les distributeurs fixes d'essence ne sont plus exactes et leurs modifications s'imposent.

CARACTERES GENERAUX DES AUTORISATIONS (4)

Sous les trois régimes, l'autorisation est toujours accordée à titre *gracieux et discrétionnaire* (2).

Elle est essentiellement *personnelle* (3), *temporaire, précaire et révocable sans indemnité à la première réquisition* (4).

Elle doit *obligatoirement* (5) donner lieu à la perception d'une *taxe* ou d'une *redevance en argent* (6). Exceptionnellement, l'occupation est *gratuite* pour les ouvrages d'intérêt public (7).

La *réserve des droits des tiers* est toujours sous entendue dans les arrêtés d'autorisation (8).

Notas :

(1) On pourra se référer, pour les caractères généraux des autorisations de voirie, à la Circ. T.P. 15 août 1893 qui les a nettement mis en évidence en les distinguant de la concession (infra p. 148, nota 7).

(2) Les autorisations de voirie ne sont, dans aucun cas, un droit pour les riverains : les Autorités ont la faculté de les refuser sans même en faire connaître les motifs.

Toutefois, lorsqu'un Règlement général prévoit la délivrance d'autorisations de la nature de celles qui sont sollicitées, et en fixe les conditions (par exemple, arrêté réglementaire du 15 janvier 1907 sur les permissions de voirie), la jurisprudence tend à considérer les demandeurs comme en droit d'obtenir satisfaction s'ils se trouvent dans les conditions requises. Elle ne reconnaît aux Autorités le pouvoir de refuser l'autorisation que si leur refus a pour **motif déterminant** la sauvegarde des intérêts proprement dits de la route et de la sécurité publique (Application de la **théorie du détournement de pouvoirs** : Cons. d'Ét. 29 nov. 1878, 19 mars 1880, 15 juin 1883, 19 fév. 1886, 4 janv. 1895, 15 nov. 1895, etc... Cass. 27 juil. 1893, 3 août 1893, etc...). Voir dans le même sens, Circ. Int. 15 mai 1884, extrait cité supra p. 139, nota 17.

(3) Les autorisations de voirie étant personnelles se trouvent, en principe, implicitement **révoquées** lorsque l'ouvrage change de propriétaire (décès du titulaire, cession à des tiers, etc...). Une nouvelle autorisation est alors nécessaire. Toutefois, **dans la pratique**, s'il ne se présente pas de difficultés spéciales, on considère que l'autorisation se continue au profit du nouveau propriétaire.

Dans ce sens, par une circulaire du 10 fév. 1915 (série A, n° 4), le Ministre des Travaux Publics a fait connaître aux Préfets que, d'accord avec le Ministre des Finances, il ne voyait aucun inconvénient à la **suppression dans les arrêtés préfectoraux de la clause portant que l'autorisation cesserait de plein droit en**

cas de vente des installations. D'autre part, il y aurait tout avantage à ce que la **partiede l'article** spécifiant que l'autorisation était purement personnelle fût précisée par **une disposition additionnelle indiquant qu'en cas de cession non autorisée des installations, le titulaire de la permission restera responsable des conséquences de l'autorisation.**

(4) Conditions rappelées par les lois de finances des 16 juillet 1840 et 20 décembre 1872, et l'arrêté du 3 août 1878, art. 12 (Régime des occupations temporaires du domaine public). Elles sont la conséquence directe des principes de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public (développements, supra p. 115 et s.).

Une permission accordée à **titre permanent** serait **nulle de droit** comme contraire à ces principes.

Sur la révocabilité des autorisations, voir les développements infra p. 166.

Précisé d'ailleurs, par la Circulaire du Ministre de l'Intérieur du 15 mai 1884, que toutes les occupations du domaine public **qu'elles soient momentanées ou d'une certaine durée, « sont essentiellement précaires,** et les autorisations ou permissions dont elles sont l'objet peuvent **toujours** être retirées par l'Administration supérieure dans l'intérêt général de la circulation ».

(5) En principe, une redevance, ne serait-elle que nominale : un franc par exemple, est toujours obligatoire pour bien marquer le caractère de précarité de l'autorisation.

Pour le mode de perception, suivant les régimes d'autorisation, voir les développements, suivant p. 135 et s.

(6) D'une manière générale, la redevance doit toujours être **fixée en argent et non en nature.**

Ainsi jugé que, si le Maire peut légalement subordonner l'octroi des permissions de voirie au paiement des redevances prévues au tarif établi par le Conseil municipal et approuvé par le Préfet, aucune disposition législative ou réglementaire ne l'autorise à substituer, par voie de mesure individuelle, à ces taxes, des redevances en nature, ni par suite à imposer à un permissionnaire, en compensation de l'autorisation à lui accorder, l'obligation de fournir à la Commune une prestation déterminée (Cons. d'Et. 8 mars 1929. D.H. 1929. 208).

(7) Circ. T.P. 8 déc. 1879, supra p. 151, nota 4).

(8) La réserve des droits des tiers est explicitement mentionnée dans tous les modèles réglementaires d'arrêtés d'autorisation : Ar. préf. 15 janv. 1907, art. 40 (permissions de voirie); formules de la Circ. T.P. 17 av. 1908, art. 12 (occupations temporaires du domaine public).

Décidé que, si les travaux autorisés occasionnent un accident, l'action en responsabilité, dirigée contre le titulaire de l'autorisation, est, à raison de la réserve des droits des tiers, **de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire,** même si l'ouvrage est incorporé à la voie publique comme l'exhaussement d'un passage pavé au-dessus d'un trottoir (Req. 9 janv. 1929. D.H. 1929. 49).



REMARQUES :

1° *Autorisations de fait.*

Quel que soit le régime applicable, les *autorisations de fait* ne sont pas admises et n'ont, par suite, aucune valeur. étant incompatibles avec le principe fondamental de l'imprescriptibilité du domaine public des routes *qui n'est susceptible d'aucun droit acquis* (Cons. d'Et. 4 juil 1872, Commune de Neung-s.-Beuvron; 5 août 1881, Bourdais; 1^{er} fév. 1884, Montgiroux; 17 mars 1926, Pollard; etc...).

2° *Confusion des régimes d'autorisation pour la petite voirie*

Il n'existe pas, en dehors des routes de la grande voirie (routes nationales et départementales), une distinction aussi nette des régimes d'autorisation. Il n'y a pas eu, depuis longtemps, sur le domaine de la petite voirie entre les Autorités : Etat et Communes, des conflits d'attribution qui aient nécessité, comme pour la grande voirie, l'établissement de règles précises. Aussi y emploie-t-on indifféremment le terme de « permission de voirie » pour désigner toutes sortes d'autorisations, alors que pour les routes nationales et départementales, ce terme est plus spécialement réservé, suivant l'usage ancien, aux seules autorisations concédées sous le régime de l'arrêté du 15 janvier 1907 (1).

Il est toutefois admis, en ce qui concerne la petite voirie qu'une délibération municipale est indispensable pour autoriser une occupation affectant le sol de la voie publique (2), tandis que le Maire reste directement compétent, par application de la Loi du 5 avril 1884 (art. 98), pour les occupations superficielles.

Notas :

(1) Le terme de « permission de voirie » est également employé à tort, au lieu et place d' « autorisation de voirie », par la Loi du 15 juin 1906 et les lois subséquentes sur les distributions d'énergie électrique.

(2) Pour les voies ferrées particulières ne donnant pas lieu à concession, la permission n'est accordée, suivant une pratique administrative constante, qu'après décision favorable du Ministre de l'Intérieur.

Les abus des Municipalités

Il faut, à l'heure actuelle, déplorer la tendance générale des Maires à délivrer des permis de jouissance privative ou privilégiée de la surface ou du sursol des voies publiques dans l'intérieur des agglomérations, même pour les traverses de routes nationales plus particulièrement fréquentées par la circulation automobile.

Jusqu'en 1914, les Autorités supérieures avaient à peu près tenu la main à ce que les Maires ne laissent pas envahir la voie publique, d'une manière inconsidérée, par des installations gênantes. Mais depuis la Guerre, elles ont été fatalement entraînées à opposer aux prétentions municipales moins de rigueur à raison des graves difficultés avec lesquelles les Communes se sont trouvées aux prises pour équilibrer leur budget (1).

Que les Municipalités concèdent à des particuliers ou à des Sociétés, pour en tirer profit, l'occupation de quelques dépendances inutiles des voies urbaines, on ne saurait leur en faire grief. Mais il appartient aux Autorités supérieures de veiller, d'une manière attentive, à ce qu'elles n'en arrivent pas à oublier les intérêts de la circulation qui doivent rester *primordiaux*.

La vigilance des Autorités doit notamment s'exercer à l'égard de toutes ces Sociétés qui se forment chaque jour pour les objets les plus divers et qui ne tendent rien moins qu'à transformer le domaine public des routes en un vaste champ d'exploitations commerciales.

Que l'on prenne garde, si les Municipalités et les Autorités supérieures continuent, comme elles paraissent s'y être engagées, à permettre ces entreprises sur le domaine public des routes, il leur sera difficile de résister au mouvement d'envahissement lorsqu'il deviendra inquiétant.

Déjà une tendance se manifeste en jurisprudence de considérer les particuliers comme en droit d'obtenir une autorisation de voirie lorsqu'ils se trouvent dans les conditions requises par les Règlements pour cette délivrance bien

qu'en principe l'Administration détiennent à cet égard un pouvoir entièrement discrétionnaire (2).

D'autre part, malgré le caractère de précarité des autorisations attesté par le paiement d'une redevance, il est matériellement difficile d'en prononcer le retrait avant leur échéance, surtout lorsque les installations autorisées ont nécessité des travaux coûteux ou ne peuvent pas être facilement enlevées. La jurisprudence tend d'ailleurs à reconnaître aux permissionnaires le bénéfice d'une certaine situation acquise, ce qui constitue une atteinte grave au principe de l'inaliénabilité et de l'imprescriptibilité du domaine public. Elle n'admet le droit pour l'Administration de révoquer les autorisations sans être tenue au paiement d'une indemnité, que si la décision de retrait est fortement motivée par l'intérêt public (3).

Les Autorités supérieures ont le moyen d'empêcher un envahissement plus complet des voies publiques. Quelle que soit la catégorie administrative des voies intéressées, les Maires ne peuvent en effet délivrer les autorisations individuelles d'occuper la voie publique sans leur assentiment préalable. Il suffirait donc, à ces Autorités, de limiter, d'une manière précise, dans l'intérêt de la voie publique, de la circulation et de la liberté du commerce, ainsi que la Loi du 11 Frimaire An VII leur en fait un strict devoir, les emplacements susceptibles de location au profit de la Commune, et de s'opposer absolument à toute perception de redevances pour des installations qui ne seraient pas justifiées par d'anciens usages ou l'intérêt général (4).

Suivant les principes fondamentaux de notre droit, le domaine public de la voirie doit rester affecter aux seuls besoins de la circulation. Les Autorités sont en conséquence tenues d'interpréter restrictivement les textes qui ont apporté des tempéraments à cette règle.

Notas :

(1) Signalons que les affaires de cette nature sont instruites au Ministère de l'Intérieur, par la Direction de l'Administration départementale et communale qui a la préoccupation constante, suivant la nature normale de ses attributions, d'assurer aux Communes des perceptions suffisantes pour leur permettre de subvenir à leurs besoins par leurs propres ressources.

La Loi du 11 Frimaire An VII a réservé le droit, pour l'Admi-

nistration supérieure de s'opposer aux locations abusives de la voie publique par les Communes, **dans un intérêt exclusivement de police**, ainsi qu'il résulte des termes même de cette loi (supra p. 157). Les demandes des Municipalités paraîtraient donc devoir plus logiquement être examinées par la Direction de la Sûreté générale, qui est plus spécialement chargée de veiller au bon ordre et à la sécurité sur les voies publiques.

(2) Voir, par exemple, Circ. Int. 15 mai 1884, extrait reproduit supra p. 139, nota 17).

(3) Application de la théorie du « détournement de pouvoir ». Cons. d'Et. 29 nov. 1878, 19 mars 1880, 15 juin 1883, 19 fév. 1886, 4 janv. 1895, 15 nov. 1895, etc... Cass. 27 juil. 1893, 3 août 1893, etc... Voir supra p. 162, nota 2.

(4) Voir notamment sur les principes la Circ. T.P. 20 janvier 1925 et les développements, supra p. 142 et 157.

Cas spécial de la Publicité. — L'installation de signaux-réclames est en principe interdite sur les voies publiques et leurs dépendances (Circ. T.P. 16 mars 1914).

Une Circulaire T.P. du 24 août 1928 précise d'autre part qu' « aucune installation servant à la publicité ne doit être admise sur le sol des routes nationales ».

Mais elle ajoute : « Cependant, les Maires sont en principe « compétents, par application de la Loi du 5 avril 1884, pour « autoriser la pose d'écussons, plaques, emblèmes et affiches « quelconque, avec ou sans mention de publicité, sur les « ouvrages municipaux : réverbères, candélabres, pylones de « tramways, kiosques à journaux, édicules divers... établis dans « les conditions régulières, sur le domaine public à l'intérieur « des agglomérations.

« Il convient donc, toutes les fois que les intérêts de la route « ne s'y opposent pas, de ne pas mettre obstacle à la délivrance « par les Maires d'autorisations de ce genre. »

III

LA POLICE DE LA CIRCULATION

L'opinion s'était largement répandue depuis l'émancipation des serfs, au xv^e et xvi^e siècles, que les chemins devaient être libres pour tous (1). Mais l'idée de liberté étant contraire aux principes de Gouvernement de la Monarchie absolue, aucune Ordonnance royale n'avait consacré cette règle d'une manière formelle. Au reste les Seigneurs, en vertu de leurs prérogatives millénaires que ni les efforts de la Royauté ni les doctrines libérales des Philosophes du xviii^e siècle n'avaient profondément entamées, avaient continué à exiger des passants des redevances diverses, maintenant aussi la plus lourde entrave que la circulation n'ait jamais connue (2).

Ce fut l'œuvre de la Révolution de mettre fin à cet état de choses. Le nouveau Gouvernement ayant proclamé le principe de la liberté individuelle, qui impliquait le droit pour chacun de se déplacer dans l'étendue du Pays selon les seuls commandements de sa volonté, s'empressa pour faciliter l'exercice de ce droit, de reconnaître aux chemins un caractère *public*, (3) et de défendre à quiconque, sous quel prétexte que ce soit, de réclamer aux passants le paiement d'une redevance (4).

Cette mesure, complétée par la suppression des douanes intérieures (5), rendit la route effectivement libre. Mais ce fut pour une courte durée.

Quelques années étaient à peine écoulées que la circulation sur les routes se trouvait à nouveau soumise à des restrictions pour empêcher la fuite des émigrés et des suspects. Plus durables et plus gênantes furent les entraves établies

(1) Supra pages 83 et s.

(2) Supra pages 92 et s.

(3) Supra page 115.

(4) Lettres patentes du 28 mars 1790 (art. 13 et 14) et du 25 août 1792 (art. 7).

(5) Loi du 2-17 mars 1791.

par le Directoire qui prescrivit la levée sur les usagers pour l'entretien des chemins d'un « *droit de passe* » analogue aux anciens péages (1), et réglementa étroitement la circulation des véhicules chargés ou à jantes trop étroites, susceptibles d'endommager les chaussées (2). On craignit si peu de porter atteinte au principe de libre circulation qu'on n'hésita pas à installer sur les routes de nombreuses barrières avec des ponts à bascules pour la vérification du poids des chargements. Des agents spéciaux placés en ces lieux reçurent mission de ne livrer passage aux véhicules qu'après avoir constaté qu'ils satisfaisaient aux conditions réglementaires (3).

Si on supprima de bonne heure la taxe d'entretien qui n'avait pas donné les recettes espérées (4), on laissa subsister pendant encore plus d'un demi-siècle l'entrave des ponts à bascule malgré les récriminations véhémentes.

Il fallut le courant intense de transports apparu sur les routes vers le milieu du XIX^e siècle avec le développement intensif des manufactures, pour obliger les Pouvoirs publics à revenir à une application plus saine du principe de libre circulation. Le Gouvernement fit de grands efforts pour rétablir les chaussées et les ponts avec une solidité suffisante pour les chargements de l'époque (5), et une Loi du 30 mai 1851 put enfin décréter que les véhicules circuleront sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication « *sans aucune condition de réglementation de poids ou de largeur de jantes.* »

Cette Loi du 30 mai 1851 a consacré définitivement le principe de libre circulation sur les routes.

Comme en toutes choses, on ne saurait convenir d'une liberté absolue. Des restrictions sont nécessaires pour assurer la sûreté et la sécurité du passage, et notamment pour éviter que les usagers ne se gênent mutuellement dans l'exercice de leurs droits égaux.

(1) Loi 24 Fructidor An V. Supra page 99.

(2) Supra p. 124.

(3) Loi du 29 Floréal An X.

(4) Loi du budget du 24 avril 1806. Supra nota 2 p. 88.

(5) Supra p. 124 et s.

Aussi la Loi du 30 mai 1851, comme les Réglements d'administration publique des 10 août 1852, 24 février 1858 et 29 août 1863 intervenus en son exécution, ont énuméré une longue suite de défenses ou d'interdictions concernant la longueur et la saillie des essieux, la saillie des moyeux, les clous des bandes, le nombre des chevaux d'attelage, les barrières de dégel, le passage des ponts suspendus, le croisement, le dépassement et le stationnement des véhicules, la largeur des chargements, la saillie des colliers de chevaux, la longueur des convois, l'éclairage des voitures, etc...

Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle (1), la route, supplantée par le chemin de fer pour les transports à longue distance, ne servit plus qu'aux relations locales. Usagers et riverains prirent l'habitude de circuler sur les voies publiques selon leur bon plaisir, d'y laisser vaguer leurs animaux domestiques ou d'y faire des dépôts de toute nature.

Mais dans la dernière décade du siècle un nouveau véhicule: l'*automobile* (2) rendit la vie à la route avec une intensité jusqu'alors inconnue, en y provoquant d'autant plus de conflits qu'en présence des grandes vitesses qu'il réalisait, les autres usagers se trouvèrent dans l'obligation, pour assurer leur sécurité, de se plier à un effort de discipline auquel ils n'étaient plus accoutumés. Un sentiment hostile se manifesta à l'égard de la nouvelle locomotion qui fut soumise à un *régime d'exception* par les Préfets dans chaque département (3), puis par le Président de la République pour l'ensemble du Territoire. (Décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901). Si l'on n'osa pas proscrire, d'une manière radicale, la circulation des automobiles ainsi qu'on y avait songé au XVI^e siècle pour les carrosses, on l'astreignit à des prescriptions rigoureuses comme celle de ne jamais dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure. Mais son développement fut si rapide que cette conception ne tarda pas être regardée comme d'un autre âge et les mesures édictées ne furent pas observées. L'automobile avait en fait conquis sa

(1) Supra pages 106 et s.

(2) Supra pages 109 et s.

(3) Pour la Seine, Ordonnance du Préfet de Police du 14 août 1893.

place sur la route et les Pouvoirs publics durent la lui reconnaître en droit.

Une Commission spéciale fut instituée en 1909 au Ministère des Travaux Publics, avec la mission d'élaborer un « *Code de la Route* » unifiant dans un même texte les règles auxquelles il serait désirable d'assujettir les usagers des voies publiques pour tenir compte de la nouvelle circulation (1). Mais la réforme se heurta à la résistance opiniâtre des masses rurales qui ne pouvaient se faire à l'idée que sur les chemins de campagnes, œuvre de leurs patients efforts, la nouvelle locomotion vint troubler leur quiétude et à plus forte raison qu'on veuille lui reconnaître un droit impliquant pour les autres usagers l'obligation de se contraindre. Aussi

(1) Décret du 1^{er} juin, J. O. 6. juin 1909. Voir notamment le rapport de présentation au Président de la République.

La « **Commission du Code de la Route** » réunit des fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics (intéressée au point de vue de la technique de la circulation, de la conservation et de la surveillance des routes de la grande voirie), du Ministère de l'Intérieur (intéressé au point de vue de la sûreté générale) et de la surveillance des chemins de la petite voirie) et du Ministère de la Justice (intéressé au point de vue de la répression des infractions) ainsi que des représentants autorisés des grandes Associations sportives ou touristiques, hippiques et automobiles. La Commission se divisa pour ses travaux en deux Sous-Commission : la « **Sous-Commission technique** » et la « **Sous-Commission de la circulation** », lesquelles firent procéder à des enquêtes auprès des constructeurs, transporteurs, etc. Un premier projet de règlement fut établi et adopté en séance plénière le 16 mars 1912.

A raison des multiples intérêts touchés par la réforme, le Ministre des Travaux Publics soumit ce projet, le 14 août 1912, à l'enquête auprès des représentants locaux des populations : Conseillers généraux, Sociétés d'agriculture, de sport, etc... Par décision du 21 novembre 1913, une **Commission de neuf membres** fut chargée de réviser le texte du projet établi pour tenir compte des observations reçues, mais les événements de guerre empêchèrent ce travail d'aboutir. L'étude fut reprise et confiée le 10 mai 1919 à la Commission centrale des Automobiles, groupant les représentants de toutes les Administrations intéressées (Travaux Publics, Intérieur, Justice, Guerre, Finances, Conseil d'Etat), des grandes associations hippiques, automobiles et touristiques, ainsi que des chambres syndicales de constructeurs d'automobiles (Arrêtés T.P. des 12 août 1911, 8 février 1913 et 2 mai 1919).

La « **Commission centrale des Automobiles** » put apporter dans son travail le fruit de l'enseignement acquis pendant les années de guerre, enseignement d'autant plus précieux que jamais le problème de la circulation n'avait pu être étudié

c'est seulement en 1921, après le développement intensif que l'on connaît de l'automobilisme, que le Règlement envisagé put voir le jour. Encore convient-il de rappeler que dès sa publication, le 27 mai 1921, il souleva tant de protestations qu'on dut surseoir à l'application de ses principales dispositions (1) et faire procéder à une nouvelle étude. On en chargea la *Commission centrale des Automobiles et de la Circulation générale* où l'on fit entrer des représentants des agriculteurs choisis parmi les Parlementaires élus dans les départements ruraux (2). Enfin un compromis put être trouvé entre les différents usagers et un nouveau « Code de la route » était mis en vigueur par un Décret du 31 décembre 1922 successivement modifié depuis cette date les 12 septembre 1925, 12 avril 1927, 21 août 1928 et 5 octobre 1929 (3).

On doit avouer qu'à l'heure actuelle la plupart des prescriptions nouvelles ne sont pas observées. Au point où nous en sommes dans notre organisation constitutionnelle, le Pouvoir exécutif n'a pas toujours l'autorité nécessaire pour résister aux interventions puissantes qui ne manquent pas de se manifester âprement, l'intérêt général du Pays dû-t-il en souffrir, lorsqu'en quelque endroit du territoire des agents zélés et bien intentionnés veulent obliger des catégories d'usagers à respecter le Règlement. Il est de notoriété publique que si les autorités de police n'avaient pas fréquemment fermé les yeux sur les inobservations répétées du Code de la route, son texte n'aurait pu être maintenu.

d'une manière aussi complète à raison de l'exceptionnelle intensité des transports sur routes pendant cette période. Le projet de Code de la Route élaboré par les deux premières Commissions fut l'objet de sérieuses retouches avant d'être présenté à la signature du Président de la République, le 27 mai 1921.

(1) Décret du 31 août 1922.

(2) Arrêté T.P. 7 février 1922, modifié le 27 mars 1924 (J.O. du 1^{er} avril 1924).

La coutume, actuellement constatée, d'introduire des Parlementaires dans les Conseils, Commissions ou Comités institués auprès des Administrations publiques, est infiniment regrettable, étant contraire au principe de la séparation des Pouvoirs sur lequel repose l'équilibre de notre organisation constitutionnelle.

(3) J. O. 6 janvier 1923, 17 septembre 1925, 15 avril 1927, 25 août 1928 et 30 octobre 1929. Circ. T.P. 15 février 1923, 29 mai 1926, Circ. T.P. 20 oct. 1929.

Le Gouvernement déploie pourtant de grands efforts pour acclimater la nouvelle réglementation.

Dès 1923, il faisait déposer un projet de loi en vue d'unifier et de renforcer les sanctions qui menacent les contrevenants (1). Mais, impuissant à pourvoir à une application convenable du Code de route, il devait se heurter à une force d'inertie non moins grande pour faire aboutir ce projet qui ne vint jamais en discussion devant le Parlement. Les pouvoirs exceptionnels, transitoires, accordés au Chef de l'Etat par la Loi du 3 août 1926 (art. 1^{er}), lui ont toutefois permis de rendre définitives certaines dispositions du projet déposé. (Déc. 28 déc. 1926. *J. O.* 30 déc.) Les autres dispositions ont été reprises dans un nouveau projet (2). Par ailleurs un embryon de police a été constitué dont les agents, munis d'automobiles rapides, sont chargés d'exercer une surveillance active sur les routes (3). Mais toutes ces mesures soulèvent un flot de protestations indignées des catégories les plus intéressées d'usagers qui ne semblent pas se soucier des accidents dont ils sont chaque jour les victimes sur les routes et dont le nombre augmente dans les proportions inquiétantes (4).

(1) Projet de Loi N° 5722, Ch. des Dép. (séance du 5 mars 1923). Rapport N° 7136 de M. Lamoureux, Député (séance du 14 février 1924).

(2) Projet de Loi N° 4982, Ch. des Dép. (4 novembre 1927); N° 2885, Ch. Dép. (12 février 1930).

(3) Déc. Loi 28 déc. 1926 (art. 7); Déc. 30 sept. 1928 (art. 2) et Déc. 6 déc. 1928 (*J. O.* 12 déc.).

Ce service est confié à la gendarmerie, ce qui soulève de vives critiques. On craint que la gendarmerie n'apporte, à remplir une fonction aussi délicate, toute la largeur d'esprit, tout le tact et tout le doigté désirables.

(4) **Accidents d'automobiles :**

En 1924, 1.594 accidents mortels ayant causé 1.626 décès = 484 conducteurs et occupants + 1.142 passants et autres;

En 1925, 2.019 accidents mortels ayant causé 2.089 décès = 651 conducteurs et occupants + 1.438 passants et autres;

En 1926, 2.089 accidents mortels ayant causé 2.160 décès = 686 conducteurs et occupants + 1.474 passants et autres;

En 1927, 2.284 accidents mortels ayant causé 2.379 décès = 771 conducteurs et occupants + 1.608 passants et autres;

En 1928, 2.859 accidents mortels ayant causé 2.941 décès = 1.020 conducteurs et occupants + 1.921 passants et autres;

Les 2.089 accidents mortels survenus en 1926 sont dûs :

752 à l'excès de vitesse;

679 à l'inobservation des règlements;

Nous voulons toutefois espérer que le Gouvernement, surmontant ces obstacles, fera preuve d'une patience et d'une persévérance tenaces pour poursuivre son œuvre.

Il est toutefois un autre point sur lequel il serait non moins désirable que le Gouvernement fasse acte d'énergie. Nous voulons parler de la tendance immuable des Communautés locales, autrefois représentées par les Seigneurs, aujourd'hui par les Municipalités, à voir dans le passant la proie dont il convient de tirer profit. On se rappelle l'histoire de ces puissants Seigneurs qui dévalisaient les voyageurs. Les mœurs s'étant adoucies, les voyageurs parvinrent à obtenir leur sécurité moyennant le paiement d'une redevance dont la quotité fut peu à peu fixée par les Coutumes. La Royauté ne cessa de lutter contre cette perception abusive et le premier soin de la Révolution fut de l'interdire formellement (1).

Or, nous voyons de nos jours les Communautés locales revenir aux errements anciens. Qu'un automobiliste de passage dans certaines villes s'y arrête un instant et aussitôt des agents se précipitent vers lui pour lui réclamer, à la manière d'autrefois, un tribut sous prétexte de stationnement (2).

Des Municipalités n'ont même pas caché leurs intentions sous des apparences de régularité. Ainsi elles n'ont pas craint de viser, dans leurs délibérations, les seuls automobilistes étrangers à la Commune. Chose plus grave, ces agissements se perpétuent malgré que la Loi ait fait un devoir aux autorités compétentes de les empêcher (3). Bien mieux, le Gouvernement a laissé rétablir sous la forme nouvelle d'une « *taxe sur le colportage* » (4), le prélèvement

324 à l'imprudence des victimes;

334 à des causes diverses.

(Ch. des dép. Séance du 4 nov. 1927. Réponse à l'interpellation Charles Lambert.)

(1) Supra, page 61 et s.; et p. 168.

(2) Supra p. 40 et s.

(3) Loi du 11 Frimaire An VII, art. 7. Loi du 5 avril 1884, art. 98, § 2; supra p. 143 et 157.

(4) Loi du 13 août 1926. Règlement d'Adm. publique du 11 décembre 1926, art. 23 (J.O. du 12 décembre 1926).

ancien, opéré par les Seigneurs sur les marchands de passage dans leur domaine, et contre lequel les *Physiocrates* luttèrent avec tant de force au XVIII^e siècle. Certes, nous reconnaissons volontiers que la taxe instituée, perçue suivant les tarifs et les modalités qui lui ont été assignés, ne semble pas devoir présenter de graves inconvénients. Mais il n'en reste pas moins vrai qu'avec elle réapparaissent, dans notre organisation administrative, les pratiques d'autrefois, contraires à la libre circulation sur les routes et dont seule la Révolution avait pu venir à bout.

C'est en tout cas un précédent fâcheux et pour en éviter le renouvellement, nous ne pouvons que souhaiter que, dans les hautes sphères administratives (1), on n'oublie pas que le principe de libre circulation sur les routes est l'un des premiers que nos pères de 1789 ont éprouvé le besoin de proclamer et qu'il convient par conséquent de ne pas lui laisser porter atteinte pour quelque motif que ce soit.

(1) Supra p. 166, nota 1.

LIVRE II

LES RÈGLES ACTUELLES
de circulation

PREMIÈRE PARTIE

LE CODE DE LA ROUTE

LE CODE DE LA ROUTE

	Page
OBSERVATIONS PRELIMINAIRES ET DIVISION DU CODE DE LA ROUTE.....	183
PREAMBULE DU CODE DE LA ROUTE.....	187
ARTICLE PREMIER. — Etendue d'application du Code de la route.....	189
CHAPITRE PREMIER (<i>Art. 2 à 16</i>). — Dispositions <i>applicables</i> à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés.....	191
CHAPITRE II (<i>Art. 17 à 20</i>). — Dispositions <i>spéciales</i> aux véhicules à traction animale	285
CHAPITRE III (<i>Art. 21 à 33</i>). — Dispositions <i>spéciales</i> aux véhicules automobiles	297
CHAPITRE IV (<i>Art. 34 à 47</i>). — Dispositions <i>spéciales</i> aux véhicules, attelés ou automobiles, affectés à des services publics de transports en commun.....	399
CHAPITRE V (<i>Art. 48 à 54</i>). — Dispositions <i>applica-</i> <i>bles</i> aux cycles	435
CHAPITRE VI (<i>Art. 55 à 58</i>). — Dispositions <i>applica-</i> <i>bles</i> aux piétons et aux animaux non attelés ni montés	455
CHAPITRE VII (<i>Art. 59 à 64</i>). — Dispositions transi- toires et diverses	473

LE CODE DE LA ROUTE

REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE DU 31 DECEMBRE 1922 (1)

L'appellation officielle de « Code de la route » (2) pour désigner le règlement du 31 décembre 1922, est inexacte sinon prétentieuse.

Un « Code de la route » devrait contenir *l'ensemble* des règles touchant au domaine de la voirie : celles de sa *création* et de sa *conservation*, comme celles de son *usage*. Or on ne trouve dans le règlement du 31 décembre 1922, que des règles relatives à l'usage des voies publiques, *et encore n'y sont-elles pas toutes !* Des prescriptions *essentielles* restent énoncées dans des textes législatifs (Code pénal, Loi du 30 mai 1851, etc.) dont les dispositions n'ont pas été reproduites dans le Code de la route (3). Sur plusieurs points, le Code de la route lui-même s'en réfère à des arrêtés ministériels, voire préfectoraux ou municipaux, pour le compléter (4). Enfin, en dehors du Code de la route, de nombreuses règles sont directement édictées par les autorités locales en vertu de leurs pouvoirs de police (5).

Mais, nous conformant à l'usage, nous maintiendrons dans dans notre étude l'appellation de « Code de la route » pour désigner le règlement du 31 décembre 1922.

NOTA

(1) Le Règlement du 31 décembre 1922, publié au *Journal Officiel* du 6 janvier 1923, a été plusieurs fois modifié : le 12 septembre 1925 (*J. O.*, 17 sept.), le 12 avril 1927 (*J. O.*, 15 avril), le 21 août 1928 (*J. O.*, 25 août) et le 5 octobre 1929 (*J. O.* 29 oct.).

(2) *Journal Officiel* du 6 janvier 1923.

(3) Voir les remarques *infra* pages 225 et suiv., 263 et suiv., et au Livre III. (Règlements autres que le Code de la route.)

(4) Art. 15, 16, 17, 24, 27, 29, 31, etc.

(5) *Infra* article 62 et au Livre III. Pouvoirs de police des Préfets et Maires.

DIVISION DU CODE DE LA ROUTE

Le Code de la route comprend, en dehors de son préambule, 64 articles de texte.

Le *premier article* indique l'objet et la portée de la réglementation établie.

Les autres articles ont été groupés par chapitres suivant les catégories d'usagers qu'ils concernent (1).

Le *Chapitre premier* (art. 2 à 16) comprend les dispositions, d'une portée générale, applicables à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés.

Il est complété par les suivants qui traitent des *dispositions spéciales* (2) à chacune des catégories ci-après d'usagers :

Chapitre II (art. 17 à 20). — Véhicules à traction animale ;

Chapitre III (art. 21 à 33). — Véhicules automobiles ;

Chapitre IV (art. 34 à 47). — Véhicules attelés ou automobiles affectées aux services publics de transports en commun.

Le *Chapitre V* (art. 48 à 54) comprend les dispositions applicables aux cycles ;

Le *Chapitre VI* (art. 55 à 58) comprend les dispositions applicables aux piétons et aux animaux non attelés ni montés ;

Enfin, le *Chapitre VII* (art. 59 à 64) est consacré aux dispositions transitoires et diverses.

NOTA

(1) Cet ordonnancement est l'œuvre de la Commission centrale des Automobiles, à qui le travail de mise au point du texte définitif du Règlement fut confié le 10 mars 1919 (Supra L. I., p. 171, nota 1). Le texte établi par la Commission de 1913 était divisé en trois titres traitant respectivement : le premier des dispositions relatives à la conservation des voies publiques, le deuxième des dispositions relatives à la circulation, le troisième des dispositions transitoires et diverses. Cette présentation, qui reflétait la méthode de travail adoptée par la Commission de 1909, était très rationnelle pour l'étude des mesures à prendre, les unes dans l'intérêt de la conservation de la chaussée, les autres dans l'intérêt de la circulation. Mais il a paru qu'elle l'était beaucoup moins pour l'établissement d'un document s'adressant à

un nombreux public et dont la facile consultation devait être l'un de ses principaux mérites. Le point de départ entre l'intérêt de la conservation de la chaussée et celui de la circulation est d'ailleurs souvent difficile à fixer.

(2) Remarquer l'opposition, dans les titres, entre « *spéciales* » et « *applicables* ».

En voir les conséquences, notamment pour les cycles, *infra* page 443.

PREAMBULE

« Paris, le 31 décembre 1922.

« Le Président de la République Française,
« Sur le rapport des Ministres de l'Intérieur et
« des Travaux publics ;

« Vu la loi du 30 mai 1851 sur la police du rou-
« lage et des messageries publiques et notamment
« l'article 2 de cette loi (1) ;

« Vu l'article 3 de la loi constitutionnelle du 25
« février 1875 ;

« Vu le décret du 10 août 1852 portant règlement
« d'administration publique sur la police de la cir-
« culation et du roulage, modifié et complété par
« les décrets des 24 février 1858 et 29 août 1863 ;

« Vu les décrets des 10 mars 1899, 10 septembre
« 1901 et 4 septembre 1919, concernant la circula-
« tion des automobiles ;

« Vu le décret du 27 mai 1921 portant règlement
« général sur la police de la circulation et du rou-
« lage, modifié par les décrets du 3 juin 1922 et du
« 31 août 1922 ;

« Vu l'avis des Ministres des Finances et de
« l'Agriculture ;

« Le Conseil d'Etat entendu,

« Décrète :

REMARQUES DIVERSES

Le Code de la route, décret rendu après avis du Conseil d'Etat, vise dans son préambule, les textes législatifs auxquels le Président de la République s'en est référé, pour établir la

nouvelle réglementation, savoir la Loi du 30 mai 1851 et l'article 3 de la Loi constitutionnelle du 25 février 1875.

Ces visas sont *incomplets*. Certaines prescriptions du Code de la route sont en effet la reproduction, sous une rédaction nouvelle, de textes législatifs toujours en vigueur qui ne se trouvent pas mentionnés dans le préambule, par exemple pour les *stationnements sans nécessité* (Art. 11) dont l'interdiction est renouvelée des anciens règlements, maintenus en vigueur par la Loi du 19-22 juillet 1791, et de l'art. 471 4°, du Code Pénal. Il y a, évidemment là, une lacune. Par contre, il paraissait inutile de faire mention des décrets des 10 août 1852, 24 février 1858, 29 août 1863, 10 mars 1899, 10 septembre 1901 et 4 septembre 1919, déjà formellement abrogés par le premier Code de la route (décret du 27 mai 1921).

On doit enfin considérer comme regrettable au point de vue des principes que le ministre des Finances ait été consulté. Ce serait revenir aux errements anciens que de faire prévaloir des intérêts fiscaux dans l'élaboration d'un règlement qui doit être établi en s'inspirant uniquement des besoins de la circulation et de la sécurité publique.

NOTA

(1) Juge notamment que les *pouvoirs conférés aux autorités départementales et municipales en vue de veiller à la conservation des voies publiques et à la sécurité de la circulation, ne font pas obstacle au pouvoir réglementaire propre du Chef de d'Etat pour l'ensemble du Territoire*. (Cons. d'Et. 8 août 1919. D. P. 21-3-23.)

ARTICLE PREMIER

« L'usage des voies ouvertes à la circulation publique est réglé par des dispositions du présent règlement ».

COMMENTAIRES

La nature des dispositions du Code de la route montre qu'il ne saurait être question dans cet article que de « voies routières ». Le règlement ne sera donc pas, en principe, applicable aux *voies ferrées* ni aux *voies fluviales ou maritimes*.

L'expression de « *Voies ouvertes à la circulation publique* » permet, par contre d'étendre la réglementation à toutes les *voies routières effectivement livrées à la circulation publique* (1) fussent-elles établies sur les propriétés des particuliers ou sur les dépendances d'un autre domaine public de l'Etat, des départements et des Communes, par exemple sur les dépendances des domaines publics fluviaux (2), ferroviaires (3) ou maritimes.

Ainsi, une voie privée, même fermée à une extrémité, y sera assujettie si la circulation publique s'y exerce en fait (4).

NOTA

(1) L'expression de « *voies ouvertes à la circulation publique* » est beaucoup plus large que celle de « *voies publiques* », qui s'applique seulement aux voies classées comme telles : routes nationales, routes départementales, chemins vicinaux, chemins ruraux et voies urbaines. (*Supra* p. , *nota* 4.)

Ainsi jugé que n'ont pas le caractère de voie publique :

Un *emplacement* qui n'ayant été l'objet d'aucun acte de classement, est un terrain remblayé à la suite des travaux de couverture d'un ruisseau et de comblement d'un abreuvoir exécutés par la Commune en vue d'assainir un quartier, alors qu'il aurait été mis au niveau d'une route nationale et n'aurait pas été interdit à la circulation. (Cons. d'Et. 17 fév. 1922. D. P. 1922. Chr. p. 16).;

Une *place*, établie sur un ancien cimetière, servant de lieu de promenade aux piétons et dont l'accès est interdit à tous véhicules autres que les voitures et corbillards se rendant à l'église. (Cons. d'Et. 14 fév. 1913. D. P. 1913. Chr. p. 20) ;

Les *rivages de la mer*, bien qu'ils soient d'un usage libre. (Trib. pol. Saintes-Maries. D. P. 65.3.94.), etc., etc.

Par contre, les *quais d'une ville* font partie de la voie publique (Crim. 21 nov. 1861. D. P. 65.5.43), ainsi que les *accotements des chemins*. (*Traité pratique de la Voirie*, par Rabany et Montsarrat. — Cons. préf. Nancy, 9 nov. 1928. *Gaz. Trib.* 27 juin 1929.)

Admis, dans un autre ordre d'idées que l'affectation d'un

chemin à l'usage du public consiste dans la facilité laissée à chacun de s'en servir. (Circ. Int. 27 août 1881.) La Loi du 20 août 1881 sur les « chemins ruraux » précise elle-même que « l'affectation à l'usage du public peut s'établir notamment par la destination du chemin jointe soit au fait d'une circulation générale et continue, soit à des actes réitérés de surveillance et de voirie de l'autorité municipale ». (Loi 20 août 1881, art. 2, *supra* Livre I, nota 3, p. 121.)

En tout état de cause, les tribunaux de répression sont *juges du fait* pour apprécier si la voie où le procès-verbal de contravention a été dressé, est ou non ouverte à la circulation publique. (Req. 28 mars 1922, D. P. 1922, Chr. p. 10. Voir, d'autre part : Crim. 18 janv. 1929 D. H. 1929. 149).

Mais la décision du Juge de simple police qui a statué sur le caractère de publicité d'un chemin pour relaxer un contrevenant en réservant la question de propriété, ne met pas obstacle à ce que, postérieurement, la juridiction civile, *saisie de la question de propriété*, décide que le chemin est chemin public faisant partie du domaine privé de la Commune. (Req. 28 mars 1922, précité.) ;

(2) Jugé que si l'autorité judiciaire est compétente pour reconnaître le droit d'un particulier à une servitude de passage constituée sur le chemin de halage d'un canal de navigation, elle ne saurait, sans empiéter sur les pouvoirs de l'Administration, à qui est réservée le soin d'assurer la conservation du domaine public à l'usage auquel il est affecté, limiter les effets d'un règlement par lequel celle-ci interdit aux véhicules automobiles d'emprunter ce chemin. (Civ. 27 juin 1929. D. H. 1929. 411.)

(3) Cas spécial des *cours des gares*, au Livre III.

(4) Rappelons que les Maires peuvent, en vertu des pouvoirs conférés par les Lois des 5 avril 1884 (art. 97), 15 février et 22 juillet 1902, *subordonner à une autorisation préalable l'ouverture de voies privées livrées à la circulation* et prescrire toutes mesures propres à assurer sur ce domaine la salubrité et la sécurité publiques. (Voir : Cons. d'Et. 18 juillet 1919, D. P. 22.3.39 et la note; Crim. 2 août 1929; *Rec. Gaz. Trib.* 1929, 626 et la note).

CHAPITRE PREMIER

**Dispositions applicables à tous les véhicules,
aux bêtes de trait, de charge
et aux animaux montés.**

CHAPITRE PREMIER

Dispositions applicables à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés.

SOMMAIRE :

	Pages
ARTICLE 2. — <i>Pression sur le sol, forme et nature des bandages. Commentaires divers.....</i>	197
Pénalités	198
Nota	199
ARTICLE 3. — <i>Gabarit des véhicules.....</i>	203
Commentaires divers. Cas spécial : machines agricoles. Notion du « Contour extérieur », etc...	203
Pénalités	208
Nota	209
ARTICLE 4. — <i>Eclairage.....</i>	211
Commentaires divers. Principes de la nouvelle réglementation. Place et fixation des lanternes. Conditions et durée d'éclairage. Véhicules arrêtés et véhicules abandonnés ou immobilisés. Excuses à l'éclairage. Eclairage supplémentaire. Voitures agricoles et voitures à bras. Voitures d'enfants. Brouettes, etc.....	212
Nota	217
Pénalités	221
Nota	222
ARTICLE 5. — <i>Plaques.....</i>	223
Commentaires divers. Principes de la réglementation. Conditions exigibles pour les plaques. Cas spécial des véhicules étrangers. Exemptions de	

plaques. Pouvoirs spéciaux des autorités de police et des Maires. Enonciation des procès-verbaux, etc.	224
Pénalités	227
Nota	228
ARTICLE 6. — <i>Largeur du chargement.</i> Commentaires divers	235
APPENDICE. — <i>Autres dimensions : hauteur et longueur.</i> Cas spécial : transport des bois en grume	235
Pénalités	237
Nota	237
ARTICLE 7. — <i>Conduite des véhicules et des animaux.</i> Commentaires divers	240
Pénalités	240
Cas spécial d'abandon de véhicules ou d'animaux. Nota	242
ARTICLE 8. — <i>Vitesse.</i> Commentaires et pénalités....	245
ARTICLE 9. — <i>Croisement et dépassement.</i> Commentaires divers	247
Principes. Sens de circulation.....	247
Pénalités	248
Nota	249
ARTICLE 10. — <i>Bifurcations et croisées de chemins.</i> ... 253	
Commentaires divers. Jurisprudence. Priorité du passage. Axe médian. Règlements locaux, etc.	253
Pénalités	255
Nota	255
APPENDICE AUX ARTICLES 7, 9 ET 10. — <i>Croisement et dépassement avec les voies ferrées.</i> Règles. Discussion	260
ARTICLE 11. — <i>Stationnement des véhicules.</i> Commentaires et jurisprudence. Permis de stationnement, etc.	263
Pénalités	263

APPENDICE A L'ARTICLE 11. — <i>Stationnement des animaux.</i> Pénalités	265
Nota	266
ARTICLE 12. — <i>Circulation sur les pistes spéciales.</i> Observations et remarques	272
Pénalités	273
Nota	274
ARTICLE 13. — <i>Convois.</i> Commentaires et pénalités.	275
Nota	276
ARTICLE 14. — <i>Transports exceptionnels.</i> Commentaires et pénalités	278
Nota	279
ARTICLE 15. — <i>Barrières de dégel.</i> Commentaires et pénalités	280
Nota	281
ARTICLE 16. — <i>Passage des ponts.</i> Commentaires et pénalités	283
Nota	283

CHAPITRE PREMIER

**Dispositions applicables à tous les véhicules ⁽¹⁾,
aux bêtes de traits, de charge et aux animaux montés**

ARTICLE 2

Pression sur le sol, forme et nature des bandages.

— « La pression exercée sur le sol par un véhicule
« ne doit, à aucun moment, pouvoir excéder 150
« kilogrammes par centimètre de largeur du ban-
« dage (2) ; cette largeur est mesurée, au contact
« avec un sol dur, sur un bandage neuf en état de
« fonctionnement normal (3). »

« Les bandages métalliques ne doivent présenter
« aucune saillie sur leurs surfaces prenant contact
« avec le sol (4). Cette disposition n'est pas appli-
« cable, pour les trajets entre la ferme et les champs,
« aux machines agricoles à traction animale et aux
« véhicules automobiles servant à l'agriculture (5).
« Toutefois, les roues ou tables de roulement de
« ces instruments et véhicules doivent être aména-
« gées de manière à ne pas occasionner des dégra-
« dations anormales à la voie publique. »

« Les roues des véhicules automobiles servant
« au transport des personnes et des marchandises,
« ainsi que les roues de leurs remorques, doivent
« toutes être munies de bandages en caoutchouc où
« de tout autre système équivalent au point de vue
« de l'élasticité (6). »

« Les clous et rivets fixés sur les bandages en
 « caoutchouc en vue d'éviter le dérapage doivent
 « s'appuyer sur le sol par une surface circulaire et
 « plate d'au moins 10 millimètres de diamètre ne
 « présentant aucune arrête vive et ne faisant pas
 « saillie sur la surface de roulement de plus de
 « 4 millimètres (7). »

« Le délai d'application des prescriptions du pré-
 « sent article aux véhicules en service lors de la
 « publication du présent règlement est fixé par l'ar-
 « ticle 60 ci-après (8). »

« Les prescriptions du présent article ne sont
 « applicables aux matériels spéciaux des départe-
 « ments de la Guerre et de la Marine qu'autant
 « qu'elles ne sont pas incompatibles avec leur des-
 « tination. »

PENALITES (9)

PARAGRAPHES 2 et 4. — Formes des bandes des roues et des clous des bandes. — Les prescriptions des paragraphes 2 et 4, concernant « la forme des bandes des roues » et « la forme des clous des bandes » rentrent dans le cadre de la réglementation prévue par l'article 2, §1, 2° et 3°, de la Loi du 30 mai 1851.

En conséquence, pour les infractions commises sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication, la peine applicable aux contrevenants sera une amende de 5 à 30 francs en principal (même loi, art. 4).

Pour les autres voies ouvertes à la circulation publique : chemins vicinaux d'intérêt commun, chemins vicinaux ordinaires, chemins vicinaux reconnus ou non reconnus, voies urbaines, voies privées ouvertes à la circulation publique, les Tribunaux s'en référeront aux art. 471, § 15, et 474 du Code Pénal qui prévoient une amende de 1 à 5 francs en principal et, en cas de récidive, un emprisonnement pendant trois jours au plus.

L'infraction est, en principe imputable au propriétaire du véhicule.

PARAGRAPHES 1 et 3. — Pression sur le sol et nature des bandages des roues. — Les prescriptions des paragraphes 1 (pression sur le sol) et 3 (nature des bandages des roues des véhicules automobiles) ne rentrent pas dans le cadre de la réglementation prévue par la loi du 30 mai 1851.

Par conséquent, les Tribunaux appliqueront, dans tous les

cas, les pénalités des art. 47, § 15, et 474 du Code Pénal indiquées ci-dessus.

L'infraction reste également imputable au propriétaire (10).

REMARQUE ESSENTIELLE. — Si le procès-verbal de contravention constate qu'un dommage quelconque a été causé à la route ou à ses dépendances, il y aura lieu d'appliquer supplémentairement les pénalités prévues pour les infractions de cette nature. (Infra. p. 416.)

NOTA

(1) *Cas spécial des traîneaux.* — Une voiture sans roues constitue un véhicule au même titre qu'une voiture avec roues (Crim. 20 juillet 1905. D. P. 1906.1.304). Les prescriptions du chapitre premier s'appliquent donc aux *traîneaux* aussi bien qu'aux autres véhicules.

Pour les *cycles*, voir les réserves *infra* p. 443.

(2) Signalons que l'art. 14 donne aux préfets le pouvoir d'autoriser, *par mesure individuelle*, une pression supérieure à 150 kilogs par c. m., dans le cas spécial d'un transport d'objets indivisibles, de dimensions et de poids considérables. En sens contraire, le Préfet peut imposer une pression moindre, lors de l'établissement de barrières de dégel (art. 15) et, d'une manière générale, dans toutes les circonstances où, sur certaines sections de route, l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics l'exige (art. 62).

La pression maximum a été fixée à 150 kilogrammes par centimètre de largeur du bandage, conformément aux conclusions émises par les *Congrès internationaux de la route*, après une étude approfondie de la question. Cette pression correspond sensiblement à la limite de poids admissible pour les revêtements macadamisés de nos chaussées.

(3) *a)* La limite de pression de 150 kilogrammes/c. m. est évidemment imposée dans l'intérêt de la conservation des chaussées.

On sait qu'une roue lourdement chargée pulvérise le caillou sur lequel elle passe. La disposition édictée tend à prévenir cet écrasement des matériaux des chaussées par *effort vertical*. Elle est entièrement nouvelle.

b) En droit, la prescription établie trouve son fondement dans les pouvoirs conférés aux autorités administratives, de prendre les mesures utiles pour assurer la conservation des chaussées.

Mais, en ce qui concerne les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication, ces pouvoirs ont été limités par les dispositions, restées en vigueur, de la Loi du 30 mai 1851 (Art. 1^{er}).

Il convient toutefois de retenir que, par un arrêt du 29 juillet 1921, le Conseil d'Etat a implicitement reconnu comme légales les dispositions édictées, malgré les termes de la Loi du 30 mai

1851. (Voir les développements sur cette importante question, *supra* Livre I, p. 127.)

c) Les propriétaires de véhicules à traction animale et, notamment, les agriculteurs, protestent d'une manière véhémement contre la disposition nouvelle, estimant qu'un maximum de pression plus élevé devrait être autorisé pour leurs véhicules qui dégradent moins les chaussées que les automobiles. Nombreux sont, en effet, les chemins devenus impraticables depuis l'apparition des automobiles.

Malgré les apparences, ces protestations ne sont pas fondées. Si, d'une manière générale, les automobiles dégradent davantage les chaussées que les voitures à traction animale, c'est pour un motif d'un autre ordre, l'effort tangentiel élevé de leurs roues dû à leur grande vitesse.

L'écrasement des éléments de chaussées sous l'effort vertical des roues est, toutes choses égales, sensiblement du même ordre pour les différents véhicules transmettant au sol la même pression. C'est pourquoi il n'a pas été fait de distinction, dans la rédaction de l'article 2 du *Code de la Route*, entre les voitures à traction animale et les automobiles.

Nous dirons même qu'au seul regard de la pression, les véhicules à traction animale sembleraient devoir être soumis à un régime plus rigoureux que les automobiles. Leurs jantes, *généralement trop étroites*, produisent, sous le moindre poids, un *cisaillement des chaussées* à tel point que certaines routes, notamment dans les pays viticoles du Midi, en sont littéralement « *hachées* ».

Mais, pour donner aux cultivateurs le sentiment qu'ils n'étaient pas traités avec une particulière sévérité et prévenir ainsi leurs protestations, il aurait été opportun de réunir dans un même tableau, sous un barème à double entrée, les limitations relatives à la pression (Art. 2) et celles concernant la vitesse (Art. 31, arrêté interministériel du 25 janvier 1923), d'autant plus que, dans la pratique, il est souvent difficile de distinguer les effets destructeurs dus à l'une ou l'autre de ces deux causes.

d) L'indication que la pression sera comptée par *centimètre de largeur du bandage* prouve que l'on a eu en vue la *pression moyenne par roues*, c'est-à-dire la pression spécifique forfaitaire que l'on obtient en divisant le poids que chaque roue transmet au sol par la largeur effective d'appui du bandage.

La constatation des infractions sera néanmoins délicate.

D'une part, en supposant même que les agents verbalisateurs aient la possibilité d'apprécier avec une exactitude suffisante le *poids total* du véhicule (poids du véhicule et de son chargement), ce qui leur sera pratiquement difficile à défaut de l'installation de ponts à bascule sur les routes, procédé auquel on ne saurait à nouveau songer à recourir en l'état actuel du développement de la circulation, ils se trouveront en présence de non moindres difficultés pour en déduire le poids supporté par chaque roue.

En effet, contrairement à ce qu'on pense généralement, le poids total ne se répartit pas uniformément sur les essieux d'avant et d'arrière. Il arrive fréquemment que l'essieu d'arrière

est beaucoup plus chargé que celui d'avant. A la vérité, la répartition dépend de circonstances si *complexes* : forme des véhicules, manière dont ils sont chargés, déclivité de la chaussée, etc..., qu'aucune règle suffisamment approchée à la portée des agents verbalisateurs, ne peut être établie.

D'autre part, la largeur d'appui des bandages sur le sol ne se prête pas à une mesure facile ni très exacte pour les bandages élastiques, les seuls qui soient autorisés sur les véhicules automobiles depuis le 1^{er} juin 1926, alors qu'un écart d'un demi-centimètre dans la mesure de cette largeur d'appui se traduit, dans la division à faire pour obtenir la pression moyenne, eu égard aux *ordres de grandeur très différents* des deux termes de l'opération, par une variation très sensible du résultat.

Le décret précise, il est vrai, que la largeur d'appui à considérer pour le bandage « est mesurée, au contact avec un *sol dur*, sur un bandage *neuf* en état de *fonctionnement normal* ». Mais ces précisions sont loin d'éclaircir les difficultés, car les conditions indiquées se trouvent rarement réalisées ensemble pour les véhicules en marche sur la voie publique. Ainsi, si le bandage est *usagé*, cas le plus fréquent, les agents verbalisateurs seront dans l'obligation d'établir la correspondance avec un bandage neuf, opération d'ordre essentiellement technique, dépassant leur compétence normale.

(4) Les saillies des bandages des roues avaient été réglementées la première fois par un arrêt du Conseil du 28 décembre 1783. (*Supra* L. I., p. 84).

Le décret du 10 août 1852, reproduisant les dispositions du décret du 23 juin 1806 (art. 12), prescrivait seulement l'emploi des clous à têtes de diamant. On tolérât les autres clous à condition qu'ils soient rivés à plat et ne présentent, à neuf, une saillie de plus de 5 millimètres.

Les nouvelles dispositions sont plus rigoureuses, puisqu'elles ne permettent plus aucune saillie.

(5) Définition des véhicules servant à l'agriculture, *infra* p. 219, nota 16, et nota 17 p. 231.

(6) En fait, les paragraphes 2 et 3 combinés reviennent à dire que les bandages métalliques sont autorisés :

a) Pour les véhicules et machines traînés à bras ;

b) Pour les véhicules et machines à traction animale ;

c) Pour les véhicules automobiles autres que ceux servant au transport des personnes et des marchandises, et les véhicules automobiles servant à l'agriculture lorsqu'ils circulent sur les trajets entre la ferme et les champs.

Dans aucun de ces cas, les bandages métalliques ne doivent faire saillie sur leurs surfaces prenant contact avec le sol.

Exceptionnellement, des saillies sont permises pour les « *machines agricoles à traction animale* » et les « *véhicules automobiles servant à l'agriculture et circulant entre la ferme et les champs* », mais sous la réserve expresse que les roues ou tables de roulement de ces machines et véhicules soient amé-

nagées de manière à ne pas occasionner de dégradations anormales à la voie publique.

A remarquer que dans le texte le mot « machines » est opposé à celui de « véhicules ». Par conséquent la faveur ne s'étend pas aux « véhicules agricoles à traction animale » dont les bandages métalliques ne doivent donc, dans aucun cas, présenter de saillies.

(7) Conditions imposées pour prévenir les dégradations anormales des chaussées qui sont tout particulièrement sensibles au moment du *démarrage* et au cas de *freinage brusque*.

(8) Délai expiré le 1^{er} juin 1926.

(9) Renseignements généraux au Livre III : « Poursuite et Répression des infractions. »

(10) Dans le cas d'un procès-verbal de contravention dressé pour *dépassement de la limite de pression* de 150 kilog. par centimètres de largeur d'appui des bandages, on peut se demander si ce n'est pas plutôt le conducteur au lieu du propriétaire qui doit être poursuivi. L'article 475, C. P., attribue en effet, en principe, au conducteur la responsabilité des infractions aux règlements relatifs aux chargements des véhicules.

Mais il y a lieu de remarquer que les dispositions fixant la limite de pression des véhicules sur le sol à 150 kg/cm ne constituent pas à proprement parler une réglementation des chargements. S'il en était ainsi, elles se trouveraient en contradiction avec la loi du 30 mai 1851 (art. 1^{er}) stipulant que les véhicules peuvent circuler « sans aucune condition de réglementation de poids et de largeur de jantes ». Le maximum de pression de 150 kg/cm peut d'ailleurs être atteint par le seul poids du véhicule si celui-ci est particulièrement lourd et les jantes étroites.

En tout état de cause, si l'on imputait l'infraction au conducteur, au lieu du propriétaire, il y aurait lieu de s'en référer pour l'application des peines aux articles 5 et 6 de la loi du 30 mai 1851 (*infra* p. 221) dans le cas spécial de « voitures suspendues ou non suspendues, servant au transport des personnes ou des marchandises » et circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication. Dans tous les autres cas, les peines des articles 471, 15° et 474 C. P. resteraient applicables.

ARTICLE 3

Gabarit des véhicules. — « Dans une section
« transversale, la largeur d'un véhicule, toutes sail-
« lies comprises, ne doit nulle part être supérieure à
« 2 m. 50. L'extrémité de la fusée, le moyeu et les
« organes de freinage, toutes pièces accessoires com-
« prises, ne doivent pas faire saillie sur le reste du
« contour extérieur du véhicule.

« Seuls peuvent faire exception à cette dernière
règle :

« 1° Les machines agricoles ;

« 2° Les véhicules à traction animale dont la car-
« rosserie ne surplombe pas les roues ou qui ne sont
« pas pourvus d'ailes ou de garde-boue ; dans ce cas,
« le point le plus saillant de la fusée, du moyeu ou
« des organes de freinage, toutes pièces accessoires
« comprises, ne doit pas faire saillie de plus de
« 0 m. 20 sur le plan passant par le bord extérieur du
« bandage.

« Le délai d'application des prescriptions ci-des-
« sus aux véhicules en service lors de la promulga-
« tion du présent règlement est fixé par l'article 60
« ci-après.

« Les prescriptions des paragraphes précédents
« ne sont applicables aux matériels spéciaux des dé-
« partements de la Guerre et de la Marine qu'autant
« qu'elles ne sont pas incompatibles avec leur desti-
« nation.

Les chaînes et autres accessoires, mobiles ou flot-
« tants, doivent être fixés au véhicule de manière à
« ne pas sortir, dans leurs oscillations, du contour
« extérieur du véhicule (1) et à ne pas traîner
« sur le sol. »

1. — LARGEUR DES VEHICULES

La réforme accomplie. — Pour prévenir autant que possible que les véhicules se croisant ou se dépassant se rejettent contre les bordures placées de chaque côté des chaussées et les renversent, les lettres patentes du 4 mai 1624 (supra p. 75) avaient fixé un maximum de longueur pour les essieux des voitures. Les chemins ayant été élargis, cette précaution devint inutile. La prescription n'en fut pas moins maintenue, non plus dans l'intérêt de la conservation des ouvrages des routes, mais pour empêcher la circulation de voitures trop larges susceptibles de gêner d'une manière anormale le passage. Il devint plus rationnel de réglementer directement l'encombrement des véhicules dans toutes leurs parties au lieu que seulement pour la longueur des essieux. C'est la réforme accomplie par le Code de la route (2).

Les nouvelles dispositions. — Le décret du 10 août 1852 (art. 1), reproduisant les termes du décret du 23 juin 1806 (art. 16), prescrivait que les essieux de voitures ne pourraient avoir plus de 2 m. 50 de longueur. Les nouvelles dispositions sont au moins aussi rigoureuses que les précédentes puisque la dimension de 2 m. 50 (3) s'applique maintenant à l'ensemble du véhicule, toutes saillies comprises, et non seulement aux essieux.

Cette dimension de 2 m. 50 paraît pourtant encore élevée si l'on songe qu'en dehors des routes nationales, peu de voies publiques présentent une largeur utile de chaussée supérieure à 5 mètres, c'est-à-dire seraient susceptibles de permettre le croisement ou le dépassement de deux véhicules de 2 m. 50.

Beaucoup de chemins de montagnes, fréquentés par les autocars de tourisme, n'ont même guère plus de trois mètres de chaussée. Mais le Code de la route a seulement édicté des dispositions d'ordre général et, si besoin est, il appartient aux Préfets, en vertu de leurs pouvoirs généraux de police rappelés à l'article 62, d'interdire, dans l'intérêt de la commodité et de la sécurité du passage, l'emprunt des chemins étroits par les véhicules qui seraient jugés trop larges pour ces chemins. (Circ. T.P. et Int., 7 juil. 1924.)

Machines agricoles. — Une lecture attentive du texte montre que les machines agricoles sont assujetties, au même titre que tous les véhicules, à ne pas présenter une largeur de plus de 2 m. 50, toutes saillies comprises, l'exception prévue au deuxième paragraphe de l'article 3 du Code de la route, s'appliquant à la « dernière règle » du paragraphe précédent et non à la première (question écrite n° 8.131. Ch des députés. J. O., 8 mai 1926, p. 2.217).

Les agriculteurs protestent contre cette disposition. Ils objectent qu'il y a une certaine inconséquence à interdire un encombrement de plus de 2 m. 50 pour les machines agricoles,

alors que toute faculté leur est laissée pour le chargement des véhicules (art. 6). Certains appareils des plus utiles : râteliers à trente dents, râteliers faneurs, distributeurs d'engrais, semoirs, herbes, écouleuses, hériçons, rouleaux Croskill, pulvérisateurs à disques pour tracteurs, extirpateurs grand travail, grandes charrues, etc... ne pourraient d'ailleurs être construits sous une largeur inférieure à 2 m. 50 sans perdre de leur puissance. En tous cas, les appareils en service devraient être mis hors de cause, les appareils agricoles n'étant pas de ceux dont on peut aisément réduire la largeur.

La question est évidemment délicate.

On a recensé, dans un seul de nos départements du Nord, 12.000 machines agricoles dont la largeur dépasse 2 m. 50 et atteint jusqu'à 3 m. 60. Or ces appareils effectuent fréquemment, pendant la période d'été — où la circulation automobile est active, des parcours sur route de plus de dix kilomètres, par exemple lorsqu'ils sont conduits dans un champ éloigné ou chez le réparateur. On ne peut nier qu'il y ait là un véritable danger pour la sécurité publique, surtout si l'on observe que les machines agricoles présentent des parties basses, saillantes. Les dispositions incriminées ne sont d'ailleurs pas nouvelles, puisque sous le régime antérieur (déc. 10 août 1852, art. 1), les machines agricoles suivaient déjà, *sans exception possible*, le sort des autres véhicules.

Mais il convient d'observer que le Code de la route s'applique indistinctement à toutes les voies ouvertes à la circulation publique, aux petits chemins des campagnes, comme aux grandes routes. A s'en tenir à la lettre du règlement, on aboutirait en fait à empêcher l'emploi sur notre territoire de machines agricoles de grande puissance.

On ne peut pas le vouloir, car, quel que soit le fervent désir que l'on ait de rendre la circulation automobile plus commode et plus sûre, une mesure aussi stricte porterait un coup sensible au développement de l'agriculture, l'une des sources principales de richesse de notre pays.

Nous avons toutefois le sentiment qu'il serait techniquement possible de trouver des systèmes pratiques permettant aux cultivateurs de transporter leurs machines agricoles sous une largeur maximum de 2 m. 50. C'est aux Pouvoirs publics et notamment aux services du ministère de l'Agriculture, d'encourager les constructeurs dans les recherches nécessaires en ouvrant, si besoin est, des concours à cet effet.

Mais, en attendant que des résultats soient acquis dans cet ordre d'idées, il appartient aux Préfets, par une application extensive de l'article 14 sur les transports exceptionnels de permettre le parcours sur les routes des machines agricoles de grandes dimensions sous la réserve expresse que toutes précautions utiles seront prises par les conducteurs pour éviter des

accidents. Les intérêts en présence seront ainsi conciliés et on aura trouvé le moyen de soumettre une circulation dangereuse, que l'on ne peut pas, en fait, interdire malgré les termes formels du Code de la route, aux conditions jugées indispensables pour garantir la sécurité des autres usagers.

2. — SAILLIES DE LA FUSEE, DU MOYEU ET DES ORGANES DE FREINAGE

Objet de la réglementation. — Elle tend à prévenir les accrochages des véhicules se croisant ou se dépassant. Elle concerne exclusivement les fusées, les moyeux et les organes du freinage, bien qu'il puisse exister sur les véhicules d'autres parties saillantes aussi dangereuses.

Les divers régimes. — Aucune saillie n'est autorisée pour les véhicules à traction mécanique.

Pour les véhicules à traction animale, généralement plus lents, la saillie permise, fixée à 0 m. 12 par le décret du 10 août 1852, a été portée à 0 m. 18 par le décret du 27 mai 1921, puis à 0 m. 20 par le décret du 31 décembre 1922.

Enfin, aucune réglementation des saillies n'existe pour les machines agricoles, qu'elles soient à traction mécanique ou à traction animale. Il suffit que l'encombrement total de ces instruments toutes saillies comprises ne dépasse pas 2 m. 50 (supra p. 235).

Ces régimes différents ne se justifient pas. On semble avoir posé qu'en principe, seul, l'accrochage de deux véhicules à marche rapide est susceptible de provoquer des accidents. Or l'accrochage d'un véhicule à marche lente (véhicule à traction animale ou machine agricole), par un véhicule à marche rapide peut être aussi dangereux.

La tolérance admise pour les véhicules à marche lente se conçoit d'autant moins que les saillies autorisées ne sont pas absolument indispensables aux véhicules pour en assurer la stabilité et la solidité.

A la vérité, on a voulu donner, dans la circonstance, satisfaction à des revendications pressantes des agriculteurs. Nul doute que si les Pouvoirs publics avaient résisté fermement à ces revendications, les constructeurs auraient fait l'effort nécessaire pour fournir à leur clientèle des véhicules dont la circulation sur les voies publiques ne constituerait pas une cause permanente de danger.

Le « contour extérieur ». — Suivant les Lettres patentes du 4 mai 1624 (supra L. I, p. 84), la longueur totale des essieux devait être au maximum de 5 pieds 10 pouces, et leur lon-

gueur entre les « deux yeux » de 5 pieds 2 pouces, ce qui laissait une marge de 6 pouces de saillie totale pour chaque essieu.

Le décret du 10 août 1852, reproduisant les dispositions de l'Ordonnance du 29 octobre 1828, adoptait un procédé différent pour fixer la saillie maximum de chaque essieu. Il y était précisé que la saillie autorisée (0 m. 12) serait mesurée par rapport « au plan passant par le bord extérieur des bandes ».

Le Code de la route maintient cette règle pour les véhicules à traction animale. Mais pour les véhicules à traction mécanique, c'est « le reste du contour extérieur du véhicule » qui est considéré au lieu et place du « plan passant par le bord extérieur des bandes ».

Si cette nouvelle notion du « contour extérieur », qu'il ne faut pas confondre avec la « surface extérieure », l'un étant un élément linéaire et l'autre un élément de surface, répond mieux que la précédente à l'esprit de la réglementation, elle a soulevé dans l'application des difficultés sérieuses parce que les automobiles, ayant une surface extérieure très irrégulière, le contour extérieur à considérer dans chaque cas est à peu près indéfinissable.

C'est pourquoi une circulaire T. P. du 25 août 1926 a interprété les prescriptions du Code de la route d'après le but à atteindre plutôt qu'en s'en tenant strictement à la notion essentiellement théorique du « contour extérieur ».

Il y est indiqué que « les organes de freinage des voitures automobiles sont rarement en saillie; le texte de l'article 3 n'a pas, en ce qui les concerne, besoin d'être précisé. Il n'en est pas de même pour les extrémités d'essieux, dont les piécards ces saillantes provoquent assez fréquemment de graves accidents ».

« La plupart de ces accidents se produisent quand un véhicule, en doublant un autre à fusée débordante, se redresse trop tôt et accroche avec sa roue arrière la fusée de la roue avant du véhicule doublé en faussant la direction de celui-ci. Parfois aussi c'est le moyeu de la roue abordeuse qui accroche la roue de la voiture doublée. Pareils faits peuvent se produire lors du croisement de deux voitures marchant en sens contraire. De tels accidents sont d'autant plus à craindre qu'ILS PEUVENT SURVENIR MEME A VITESSE REDUITE.

« Le danger provient de la saillie de la fusée par rapport à la jante de la roue ou, pour employer les termes mêmes qui figurent au paragraphe suivant du même article 3 à propos des véhicules à traction animale, par rapport au « plan passant par le bord extérieur du bandage ». C'est cette saillie qu'il serait désirable de voir disparaître. Le plan passant par le

« bord extérieur du bandage ne peut toutefois être confondu en « tout état de cause avec le « contour extérieur » dont fait mention l'article 3. Si l'extrémité de la fusée dépasse ce plan, « il est indispensable de protéger les points dangereux par une « aile ou garde-boue ou par la forme même de la carrosserie. « Une aile suffisamment enveloppante, approchant d'assez près « la roue pour qu'il ne soit pas possible à un autre véhicule « de rencontrer sans se heurter à cette aile l'extrémité d'un es- « sieu débordant, et assez solidement construite pour ne pou- « voir être démolie en cas de croisement à faible vitesse, est « nécessaire pour répondre aux prescriptions du décret.

« Les fusées non efficacement protégées devront en conséquence être rigoureusement prohibées. »

Nous ferons remarquer qu'il n'y a pas à vrai dire incompatibilité entre les indications ci-dessus et les prescriptions du Code de la route.

En effet le contour extérieur à considérer dans le plan vertical transversal passant par les centres des roues d'avant, comprend en général de chaque côté du véhicule :

1° S'il n'y a ni aile ni saillie de la carrosserie au-dessus de la roue, la LIGNE DROITE tangente extérieurement au bandage de la roue ;

2° S'il y a une aile de solidité convenable ou une saillie protectrice fermée par la carrosserie, la LIGNE DROITE joignant le bord de l'aile ou l'arrête de la carrosserie au bord de la zone de contact du bandage avec le sol (4).

Mais pour donner à l'interprétation ci-dessus une valeur réglementaire qui se serait imposée au respect des Tribunaux, il aurait été utile que le Code de la route laissât au Ministre des Travaux Publics le soin de fixer la manière dont il convenait pratiquement de déterminer le contour extérieur des véhicules automobiles conformément à la procédure adoptée dans d'autres articles dont les dispositions soulèvent également des difficultés d'ordre technique.

3° AUTRES CONDITIONS DE GABARIT

Des conditions de gabarit sont encore prévues par le Code de la route pour « les chaînes et autres accessoires, mobiles ou flottants », qui doivent être fixés de manière à ne pas sortir de leurs oscillations, du contour extérieur du véhicule, ni traîner sur le sol, (Art. 3, dernier paragraphe) (5) et pour les « sièges, fixes ou mobiles », qui ne doivent pas faire saillie sur la largeur du véhicule ou de son chargement, ni être disposés de telle sorte que le conducteur, assis sur son siège, ait tout ou partie de son

corps en saillie sur la largeur du véhicule ou du chargement. (Art. 6, par. 3).

Mais les Préfets conserveront le pouvoir (art. 62) de compléter ces dispositions toutes les fois qu'il leur paraîtra nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique et du libre usage des routes. Il leur appartiendra notamment, suivant les recommandations d'une circulaire interministérielle du 7 juillet 1924, « d'interdire l'accès des voies publique offrant des difficultés spéciales aux véhicules dont les conditions de poids et d'encombrement (longueur, largeur, empattement, porte à faux, etc.) ne seraient pas en rapport avec le rayon des courbes et la largeur des chaussées. » (6)

PENALITES (7). — L'article 3 du Code de la route rentre dans le cadre de la réglementation prévue par la Loi du 30 mai 1851, lorsque ses dispositions « déterminent la forme des moyeux, le maximum de la longueur des essieux et le maximum de leur saillie au-delà des moyeux. » (Loi 30 mai 1851, Art. 2, § 1, 1°).

En conséquence les peines applicables aux contrevenants seront les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication* lorsque les dispositions violées sont relatives aux *fusées* et aux *moyeux*, ou encore concernent le *dépassement de la dimension de 2 m 50 par les essieux*. (L. 30 mai 1851, art. 2, § 1, 1°) (8). Amende de 5 à 30 francs en principal. (L. 30 mai 1851, art 4).

2° Toutes autres circonstances : amende de 1 à 5 francs en principal, avec, au cas de récidive, un emprisonnement de trois jours au plus. (C. P. 471, § 15 et 474).

S'il est mentionné dans le procès-verbal que des *dégradations* ont été occasionnées à la voie publique ou à ses dépendances, par exemple par les chaînes ou autres accessoires traînant sur le sol, les peines prévues pour ces natures d'infractions seront en outre appliquées. (Développement au Livre III).

La contravention est en principe imputable au *propriétaire* (9).

NOTA

(1) Les dispositions de ce dernier paragraphe sont entièrement nouvelles.

Signalons dans le même ordre d'idées celles de l'article 6, § 3, concernant les sièges fixes ou mobiles.

(2) Réforme suggérée par la Commission centrale des automobiles (séance du 3 octobre 1919).

(3) Dans la plupart des autres pays, le chiffre adopté pour la largeur des véhicules est sensiblement inférieure à 2 m. 50. Il ne dépasse généralement pas 2 m. 20 (constatation faite par

le Comité spécial d'étude de la circulation routière à la Société des Nations. — 1 au 3 mars 1926).

(4) Décision T. P. du 17 nov. 1926 à l'Ingénieur en chef du Var (suivant l'avis de la Commission centrale des Automobiles et de la circulation générale du 26 oct. 1926).

(5) Remarquons que le texte vise uniquement les *accessoires mobiles ou flottants*. Les prescriptions ne sont donc pas applicables aux *accessoires fixes*. Mais il convient d'observer que les accessoires fixes font partie *intégrante* du véhicule et par suite se trouvent soumis aux prescriptions analogues du premier paragraphe.

Il résulte toutefois, *a contrario* des termes du premier paragraphe, qu'à l'exception des fusées, des moyeux, des organes de freinage et de leurs organes accessoires, dont toute saillie est en principe interdite, les *accessoires fixes* peuvent être en saillie sur le reste du contour extérieur du véhicule dans la limite des 2 m. 50 de largeur maximum de gabarit. Rien n'interdit d'autre part à ce qu'ils ne traînent pas sur le sol, ce fait n'étant en principe reprehensible qui si des dégradations sont occasionnées à la route ou à ses dépendances, conformément aux principes rappelés au Livre III.

La rédaction du dernier paragraphe de l'article 3 du Code de la route paraîtrait devoir être améliorée pour viser tous les cas où il serait désirable que les défenses édictées s'appliquent.

(6) Cette interdiction concerne notamment les *autocars de tourisme* qui, à raison de leur grande largeur et de leur long porte à faux à l'arrière, ne s'inscrivent pas aisément dans les courbes des chemins étroits et sinueux des montagnes, et rendent ainsi difficiles et souvent même dangereux, leurs croisements ou dépassements avec les autres véhicules.

(7) Renseignements généraux au Livre III. — *Poursuite et répression des infractions*.

(8) Si la dimension de 2 m. 50 est dépassée à la fois par les essieux et par une autre partie du véhicule, il y aura en réalité *deux infractions* donnant lieu à l'application de *deux peines distinctes* : celles de la loi du 30 mai 1851 (art. 4), et celles du Code pénal (art. 471, 15°, et 474).

(9) Un doute subsiste en ce qui concerne les *chaînes et autres accessoires, mobiles ou flottants*, ainsi que les *sièges mobiles*.

On pourrait soutenir qu'il appartient, en principe, au propriétaire de veiller, avant le départ de ses véhicules, à ce que les chaînes ou autres accessoires, ainsi que les sièges mobiles, soient placés de façon que pendant le trajet, ils ne puissent pas se trouver dans une position interdite.

Mais il est plus normal d'imputer l'infraction au *conducteur* qui, pendant le trajet a, non seulement la *garde*, mais encore la *libre disposition* de ces choses.

Le tableau des peines sera alors, dans ce cas, le même que pour l'article 4 (*infra* p. 221).

ARTICLE 4

Eclairage. (1) ... « Sans préjudice des prescriptions spéciales de l'article 24 ci-après, tout véhicule (2) marchant isolément, ou stationnant sur la voie publique, doit être muni, après la tombée du jour, d'un ou de deux feux blancs à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. (3)

« L'un des feux blancs ou le feu blanc, s'il est unique, est placé sur le côté gauche du véhicule. « Il en est de même du feu rouge.

« Toutefois, les voitures agricoles, se rendant de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ne pourront être éclairées qu'au moyen d'un falot porté à la main. Elles seront même dispensées de tout éclairage sur les chemins ruraux et vicinaux ordinaires, et, exceptionnellement, sur des sections de chemins vicinaux d'intérêt commun, à condition que tous ces chemins ou sections de chemins n'intéressent pas la circulation générale et qu'ils aient été désignés et portés à la connaissance du public par arrêté préfectoral.

« Il ne sera exigé, pour les voitures à bras, qu'un feu unique, coloré ou non.

« Quand les véhicules marchent en convoi (4) dans les conditions fixées par l'art. 13 du présent règlement, le premier véhicule de chaque groupe de deux ou trois (5) voitures se suivant sans intervalle doit être pourvu d'au moins un feu blanc à l'avant et le dernier véhicule d'un feu rouge à l'arrière. »

LA REGLEMENTATION ANTERIEURE

L'éclairage des véhicules est une innovation du Décret du 10 août 1852 (Art. 15 et 28) qui l'avait prescrit pour « les voitures ne servant pas au transport de personnes » et pour les voitures de messageries « circulant sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande com-

munication », en vertu des dispositions de la Loi du 30 mai 1851. (Art. 2, par. 2 et 3.)

Bien qu'aucune mesure analogue n'ait été prévue par la Loi du 30 mai 1851 pour les « *voitures particulières servant au transport des personnes* », l'obligation de l'éclairage leur fut néanmoins étendue par un Décret du 24 février 1858. Mais le Chef de l'Etat n'ayant pas le pouvoir réglementaire reconnu de nos jours au Président de la République et désireux de laisser aux Préfets, chacun en ce qui le concerne, le soin de choisir le moment opportun pour la mise en vigueur des nouvelles dispositions, en subordonna l'application à l'intervention préalable d'arrêtés spéciaux dans chaque département. (6)

A cette époque les véhicules marchaient à des allures relativement lentes. Aussi suffisait-il aux conducteurs pour leur sécurité qu'ils puissent apercevoir la route à une faible distance devant eux. C'est pourquoi le Décret du 10 août 1852 (Art. 15) s'en tenait à stipuler que *les voitures de roulage* seraient pourvues « *d'un falot ou d'une lanterne allumée* ».

Les prescriptions étaient plus rigoureuses pour les voitures de messageries dont la mauvaise direction pouvait provoquer des accidents d'autant plus graves qu'elles transportaient des voyageurs. Elles devaient être éclairées « *par une lanterne à « réflecteur placée à droite et à l'avant de la voiture.* » (Art. 28). On voulait ainsi que les conducteurs aient constamment bien en vue, avec la route devant eux, le bas côté droit de la chaussée vers lequel ils devaient ranger leurs voitures pour croiser ou se laisser dépasser et dont l'approche constituait un danger tout spécial à cette époque où l'aménagement des routes laissait encore beaucoup à désirer.

LA NOUVELLE REGLEMENTATION

Sa portée. — L'éclairage est indistinctement obligatoire pour tous les véhicules (7) ; qu'ils servent ou non au transport des personnes, des messageries ou des marchandises, dans tous les départements du territoire et sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique.

Ses principes. — Sous le régime du Décret de 1852, l'éclairage des véhicules avait pour objet d'assurer aux conducteurs la visibilité de la route devant eux pour leur permettre de guider avec sûreté leur attelage.

De nos jours, avec les vitesses réalisées par les automobiles, les conducteurs ont encore besoin d'apercevoir à distance les autres véhicules se trouvant sur la route, de façon à prendre en temps utile les précautions qui s'imposent pour leurs croisements ou dépassements. C'est à quoi tend la nouvelle réglementation. Elle assigne à l'éclairage une fonction nouvelle, celle de signaler la marche des véhicules sur la voie publique.

Cette signalisation est obtenue par l'adjonction, au feu unique ou aux deux feux blancs produisant l'éclairage ordinaire d'avant, d'un feu rouge à l'arrière.

Suivant que le feu d'un véhicule sera vu blanc ou rouge, on pourra en déduire que ce véhicule s'approche ou s'éloigne, et manœuvrer en conséquence. Ci-après, compte tenu des règles de circulation en usage (Art. 9), un tableau des mouvements à effectuer dans les différents cas susceptibles de se présenter :

1° *Feu blanc.* — Vu en avant : Le véhicule vient vers soi et sera à croiser. Se ranger sur le côté droit de la route.

Vu à l'arrière : Le véhicule vient derrière soi. Se ranger sur le côté droit, s'il désire dépasser. Au cas contraire ne pas s'en préoccuper.

2° *Feu rouge.* — Vu à l'avant : Le véhicule marche devant soi. Se ranger sur le côté gauche de la route si, allant plus vite que lui, on veut le dépasser. Au cas contraire ne pas s'en préoccuper.

Vu à l'arrière : Le véhicule s'éloigne : ne pas s'en préoccuper.

Places des lanternes : Par suite des améliorations apportées à l'établissement des routes, leurs bords ne présentent plus pour la circulation des voitures un danger aussi redoutable qu'en 1852. Aussi a-t-il paru préférable de faire éclairer par les lanternes, au lieu du côté droit de la route, vers lequel elles se portent à l'approche d'un autre véhicule, leur propre côté gauche où elles risquent de s'accrocher en se croisant ou se dépassant.

Le Code de la route prévoit en conséquence que l'un des feux blancs d'avant, ou le feu blanc s'il est unique, ainsi que le feu rouge arrière seront placés sur le côté *gauche* du véhicule.

Ainsi la gauche d'un feu blanc, ou du feu blanc vu le plus à droite s'il en existe deux, correspondra à la partie encombrée sur la route par un véhicule à croiser, et la droite d'un feu rouge à la partie encombrée par un véhicule à dépasser.

Le deuxième feu blanc mentionné dans le texte est seulement exigible pour les automobiles (Art. 24). Aucune place précise ne lui est assignée.

Rien dans le Code de la route n'oblige les conducteurs à placer les lanternes d'avant ou d'arrière strictement aux extrémités avant ou arrière du véhicule. Mais il est indispensable que le feu blanc d'avant et le feu rouge d'arrière soient produits par des foyers lumineux *distincts*.

Fixation des lanternes. — « Placés » doit être pris dans le sens de « *fixés* » conformément à la jurisprudence (8) et ainsi qu'il résulte à contrario du troisième paragraphe de l'article 4

où il est indiqué comme une exception que les voitures agricoles pourront sur certains parcours n'être éclairées qu' « *au moyen d'un falot porté à la main* ».

Aucune condition n'est prévue pour la fixation des lanternes. Les agents verbalisateurs et souverainement les tribunaux, resteront donc *juges du fait* pour apprécier, le cas échéant, si, compte tenu de l'office que ces appareils doivent remplir, l'installation d'une lanterne sur un véhicule est acceptable.

Conditions d'éclairage. — *Il est de principe que les véhicules doivent éclairer leur route par leurs propres moyens.* C'est l'objet même de l'éclairage d'avant. Le ou les feux d'avant devront donc être disposés de façon que cette première condition soit satisfaite à tout instant.

D'autre part ce ou ces feux d'avant, ainsi que le feu d'arrière, doivent *signaler le véhicule*, ce qui implique qu'ils doivent posséder, d'une manière non équivoque, la couleur blanche à l'avant, rouge à l'arrière, et une puissance d'éclairage suffisante pour remplir convenablement cette fonction. (9)

Sera notamment en contravention et punissable un conducteur qui circulerait avec l'un ou l'autre des feux réglementaires cachés par une partie saillante de la carrosserie ou du chargement. (10)

Les agents verbalisateurs et souverainement les Tribunaux, restent juges du fait de savoir si les conditions indiquées sont remplies. Au cas d'accident la constatation qu'elles ne l'étaient pas, sera de nature à engager gravement la responsabilité civile du conducteur fautif.

Durée d'éclairage. — L'article 4 du Code de la route emploie l'expression : « *après la tombée du jour* », les articles 24 et 49 : « *dès la chute du jour* » (11) et l'article 37 : « *pendant la nuit* ». Au fond la différence est seulement dans les termes, car il n'y a pas de motif que l'éclairage soit prescrit à des heures différentes pour les diverses catégories de véhicules.

Conformément à une jurisprudence établie, l'obligation de l'éclairage doit s'entendre *du coucher effectif du soleil à son lever le lendemain matin*.

On rappelle que les heures du lever et du coucher du soleil peuvent être calculées par les méthodes astronomiques avec une grande précision. Les Préfets ne détiennent aucun pouvoir pour atténuer les dispositions édictées par une Autorité supérieure. Aussi ils ne seraient pas fondés à apporter des tempéraments aux obligations d'éclairage, par exemple en décidant que dans leur département l'éclairage ne sera pas exigible *pendant la période crépusculaire*. Au surplus, bien que l'article 62 leur ait réservé le droit d'édicter des mesures plus rigoureuses, ils commettraient un acte de pur arbitraire, non justifié par des motifs

de sécurité publique, s'ils prescrivait l'éclairage des véhicules avant le coucher du soleil ou après son lever, à moins que leur arrêté ne vise, d'une manière non équivoque, des cas spéciaux : jours de brouillards, parcours en tunnel, etc...

Véhicules arrêtés. — A défaut de dérogation prévue dans le règlement, l'obligation de l'éclairage s'applique à toute la durée pendant laquelle un véhicule est en circulation sans qu'il y ait lieu de tenir compte des incidents du voyage, comme les arrêts.

Les voitures momentanément arrêtées ne sont donc pas dispensées de l'éclairage pendant la nuit. (Crim. 14 janv. 1859. D. P. 59. I. 320 ; 2 fév. 1861. D. P. I. 100-101 ; etc...).

L'obligation de l'éclairage pour les véhicules stationnant sur la voie publique est d'ailleurs maintenant formellement prévue, dans les mêmes conditions que pour les véhicules en marche, par le nouveau décret du 5 oct. 1929.

Véhicules abandonnés. — Les véhicules abandonnés sur la voie publique ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 4 du Code de la route qui visent exclusivement les véhicules en circulation ou en stationnement (12). Ils doivent donc être éclairés dans les conditions spéciales prévues pour les dépôts. (Infra, p. 419). (13)

Excuses. — L'éclairage est d'ordre public. Par suite, en dehors des exceptions mentionnées par le Code de la route pour les voitures agricoles et les voitures à bras, aucune excuse ne peut être admise si ce n'est au cas de force majeure, lequel est admissible en matière de contravention de simple police comme en toute autre matière. (Crim. 28 juil. 1881. D. P. 82. I. 95 ; 18 nov. 1881. D. P. 84. 5. 244 ; 12 av. 1889. D. P. 91. 2. 306 ; 13 mars 1893. D. P. 93. 5. 253 ; 16 fév. 1921 et 18 fév. 1922. D. P. 1922. I. 72). (14)

On rappelle que la force majeure ne peut résulter que d'un événement indépendant de la volonté humaine, que cette volonté n'a pu prévoir ni conjurer. (Crim. 7 août 1890. D. P. 91. I. 43 ; 16 fév. 1921 et 18 fév. 1922, précités). Les difficultés, même très considérables, contre lesquelles le contrevenant aurait eu à lutter, ne sont pas assimilables au cas de force majeure. (Crim. 13 mars 1893. D. P. 91. 5. 258 ; 16 fév. 1921 et 18 fév. 1922, précités).

Il a été en conséquence jugé que l'impossibilité où le conducteur d'une voiture particulière s'est trouvé par suite de mauvais temps ou d'ouragan, de maintenir allumée, pendant la nuit, la lanterne, d'ailleurs en bon état, dont sa voiture était pourvue, est avec raison considérée comme un cas de force majeure. (Crim. 28 fév. 1861. D. P. 61. I. 141). Le conducteur d'une voiture non pourvue de lanterne allumée peut être relaxé

des poursuites dirigées contre lui s'il prouve que sa lanterne venait de s'éteindre brusquement et par accident au moment de la constatation du fait par un agent de l'autorité et qu'il l'a immédiatement rallumée ; ce fait *accidentel, plus fort que la volonté du prévenu*, présente tous les caractères de la force majeure et la constatation de ce fait par le juge de police est souveraine. (Crim. 10 janv. 1879. D. P. 79. I. 388). (15)

Mais le conducteur dont la voiture a été rencontrée non éclairée la nuit sur une grande route, ne peut être excusé en considération d'un *temps orageux* qui eût, à l'heure indiquée par le procès-verbal, rendu tout éclairage impossible, s'il est établi que loin d'avoir pris les précautions, comme il était tenu, pour assurer l'éclairage de sa voiture, le prévenu n'était même pas muni d'un falot ou d'une lanterne. (Crim. 2 mars 1865. D. P. 65. 5. 416).

Eclairage supplémentaire. — Le règlement a fixé d'une manière limitative le nombre des feux des véhicules. Mais les autorités de police pourront toujours *tolérer* des feux supplémentaires s'il ne doit pas en résulter d'inconvénients. Notamment les feux d'avant devront projeter de la lumière blanche, ceux d'arrière de la lumière rouge. Au surplus les feux d'arrière seront tous placés sur le côté gauche. Enfin l'éclairage obtenu ne devra pas être éblouissant. Un procès-verbal de contravention pourra valablement être dressé si ces conditions ne sont pas remplies.

Voitures agricoles et voitures à bras. — Cas Spécial. — Des tempéraments à l'obligation de l'éclairage sont prévus au 2^e et 3^e paragraphes de l'article 4 en faveur des voitures agricoles et des voitures à bras.

Les premières peuvent être éclairées au moyen d'un falot porté à la main pour les parcours de la ferme aux champs ou des champs à la ferme. Elles sont même dispensées de tout éclairage lorsqu'elles empruntent, entre la ferme et les champs ou vice-versa des chemins ruraux, des chemins vicinaux ordinaires ou des sections de chemins vicinaux d'intérêt commun, n'intéressant pas la circulation générale, qui ont été désignés et portés à la connaissance du public par arrêté préfectoral. (16)

Les deuxièmes peuvent n'avoir qu'un feu unique, coloré ou non, sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique.

Ces dérogations sont regrettables. Non seulement l'absence de tout éclairage pour les voitures agricoles empruntant certains chemins est susceptible de provoquer des accidents graves, mais la possibilité pour les deux catégories de véhicules d'être éclairées au moyen d'un feu unique, coloré ou non, détruit l'uniformité de signalisation instituée par l'article 4. Le feu des voitures agricoles ou des voitures à bras (17), vu blanc dans toutes les

directions, sera une cause d'erreur pour les automobilistes qui croiront avoir devant eux un véhicule à croiser et se porteront sur le côté droit de la route, alors que ce véhicule sera parfois à dépasser et qu'ils auraient dû se ranger sur le côté gauche.

On n'aurait pourtant pas imposé une grande sujétion, ni une dépense sensible aux conducteurs de voitures agricoles et de voitures à bras en les soumettant à la règle commune. (18)

Voitures d'enfant et brouettes. — Le Ministre des Travaux Publics, dans sa réponse à une question écrite (N° 17.724. Ch. Dép. J. O. 17, mai 1923), a fait connaître qu'« à aucun moment, « au cours des études qui ont précédé la rédaction du Décret « du 31 décembre 1922 (Code de la route), il n'a été question « d'instituer, pour les voitures d'enfant et les brouettes qui en « ont toujours été dispensées au même titre que les piétons, « l'obligation d'être pourvus, la nuit d'un appareil lumineux. »

Pourtant, si on ne peut évidemment songer à obliger les piétons à signaler la nuit leur présence sur la route, il n'y a pas les mêmes raisons pour dispenser de l'éclairage les voitures d'enfant et les brouettes, qui n'ont pas la même mobilité.

Aussi il sera souvent difficile à un conducteur de brouettes, surtout si elle est lourdement chargée, de se ranger à l'approche d'une automobile, alors que lui seul aurait pu le faire aisément.

Il ne peut d'ailleurs être question d'invoquer la jurisprudence antérieure : l'obligation de l'éclairage n'avait pas, avant le Code de la route, un caractère général comme aujourd'hui.

Les dispositions de l'art. 4 du Code de la route s'appliquent donc sans aucune exception, à tout véhicule, et par conséquent aux voitures d'enfant et aux brouettes, qui sont *incontestablement des véhicules*.

Mais les voitures d'enfant et les brouettes étant des voitures à bras, il suffit qu'elles soient munies d'une lanterne, colorée ou non. Plus spécialement les brouettes, lorsqu'elles sont utilisées pour des transports agricoles entre la ferme et les champs, bénéficient des dispositions du troisième paragraphe prévoyant l'éclairage « au moyen d'un falot porté à la main » et elles peuvent même être dispensées de tout éclairage sur les chemins désignés par le Préfet.

Toutefois les autorités de police agiront sagement en *tolérant* la circulation sans lanternes des voitures d'enfant sur les trottoirs ou dans les rues bien éclairées des villes, conformément à l'usage établi dans le ressort de la Préfecture de police à Paris, par une ordonnance du 15 mai 1925 — art. 42 — qui exempte formellement d'éclairage les voitures d'enfant, de malade et de mutilé admises à rouler sur les trottoirs. (19)

NOTA

(1) Dispositions rappelées par Circ. Int. (Sur. génér.) des 5 mars 1926 et 7 juillet 1927.

(2) Les *traîneaux* étant des « véhicules », les dispositions de l'article leur sont applicables (Nota 7 ci-après).

(3) Modifications résultant du déc., 5 oct. 1929 (J. O., 29 oct.).

(4) Contrairement à un jugement du Tribunal de simple police, de Messay (26 août 1911), encore rapporté dans divers commentaires, les bicyclettes n'étant pas susceptibles de former des convois (Infra p. 276, note 1), ne peuvent bénéficier des dispositions de ce paragraphe.

(5) Décret, 5 oct. 1929 (J. O., 29 oct.).

(6) Une circ. T. P. du 9 mars 1858 donne les raisons pour lesquelles l'éclairage des voitures particulières n'avait pas été envisagé en 1852 : *les voitures particulières sont moins nombreuses et conduites avec plus de soin que les voitures de roulage.*

(7) Les *traîneaux* étant des véhicules, l'obligation de l'éclairage leur est incontestablement applicable. (Crim. 20 juillet 1905 D. P. 1906 I. 304. Supra, nota 1, p. 199.)

(8) Crim. 20 juillet 1861 (D. P. 62, I.100).

(9) Dans le cas d'un éclairage *unique*, voitures à bras par exemple, cette condition est rarement remplie.

Le *flux lumineux* étant dispersé dans deux directions (avant et arrière) donne dans chacune de ces directions un éclairage moindre que lorsqu'il est concentré tout à l'avant ou tout à l'arrière. A la vérité, la puissance des lanternes devrait, dans ce cas spécial, être *doublée*. Fréquemment d'ailleurs, avec cette disposition, le feu se trouve masqué par une partie saillante du chargement et le véhicule n'est plus signalé vers l'arrière. l'arrière.

Un décret du 5 oct. 1929 (J. O. 29 oct.), a supprimé la faveur accordée aux conducteurs de véhicules de moins de six mètres, de posséder un seul feu. Mais cette réforme, pourtant si souhaitable, soulève des protestations véhémentes, notamment dans le monde agricole. On ne parviendra pas plus à faire observer la nouvelle règle qu'on a obtenu jusqu'à présent des conducteurs de voiture à feu unique l'emploi d'un éclairage suffisant. Mais le conducteur qui n'aura pas muni son véhicule des deux lanternes réglementaires, sera gravement en faute en cas d'accident. (Voir les développements sur la responsabilité civile des conducteurs, au livre III.)

(10) Une circulaire Int. (Sûr. Gén.) du 5 mars 1925, a invité les Services de police compétents et la gendarmerie à se montrer sévère « à l'égard des conducteurs de voitures hippomobiles « et des cyclistes qui circuleraient fréquemment la nuit, soit « dépourvus de tout feu, soit avec des feux disposés de telle « sorte qu'il serait impossible de les apercevoir, notamment à « l'arrière, *le feu rouge étant le plus souvent masqué par le « véhicule lui-même ou par son chargement.* »

(11) Jugé que la « *chute du jour* » est le point de départ de l'intervalle, incessamment variable quant à sa durée, mais renfermée dans des limites précises et certaines, qui s'écoule du coucher au lever du soleil et qui, en matière pénale, représente le temps de nuit (Crim. 20 fév. 1909, D. P. 1909, I.135). En ma-

tière de police de roulage, l'expression « *pendant la nuit* » est réputée, **s'applique à tout l'intervalle** de temps qui s'écoule entre l'heure astronomique du coucher du soleil et celui du lever suivant (Crim. 29 nov. 1860, D. P. 62, I, 9° ; 2 fév. 1861, D. P. 62, I, 100-101, etc.). Par suite il y a lieu de déclarer nuls : soit le jugement qui, pour acquitter un conducteur dont la voiture a été rencontrée sur une grande route sans lanterne allumée une demi-heure avant le lever du soleil, se fonde sur ce que, à la date de la contravention, le jour était bien apparent, dans la région, à l'heure mentionnée au procès-verbal (Crim. 29 nov. 1860, précité ; 20 fév. 1862, D. P. 64.5.390 ; 20 mars 1863, D. P. 63.5.426, etc...) ; soit le jugement qui, pour relaxer un voiturier d'une poursuite à raison du défaut d'éclairage à 6 heures du soir, vers la fin d'octobre, donne comme motif que l'art. 1037 du Code de procédure, relatif aux significations et exécutions, ne fait commencer le temps légal de nuit, dans le mois d'octobre, qu'après 6 heures du soir (Crim. 7 fév. 1857, D. P. 57.1.135 ; 2 fév. 1861, précité). Le *clair de lune* n'a pas pour effet, alors même qu'il éclairerait suffisamment la route, de dispenser les conducteurs de roulage de munir leur voiture d'une lanterne allumée ; le jugement qui décide le contraire ajoute aux dispositions générales de la Loi des dispositions exceptionnelles sans valeur légale (Crim. 4 fév. 1860, D. P. 60.5.429). Jugé encore que le juge de police, pour prononcer la relaxe, ne saurait déclarer qu'au lieu de la contravention le jour visible ne tombe en temps normal qu'une heure après le coucher du soleil, que « l'état du ciel était beau » et qu'en fait, à cette date, « il faisait encore jour et non pas nuit » (Crim. 20 fév. 1909, précité.)

(12) Jugé notamment que la *réglementation des feux de couleur* imposée par le Code de la route aux convois en mouvement ne paraît pas devoir s'appliquer à un obstacle fixe, et spécialement à la *roulotte* d'un convoi de compresseurs régulièrement garé sur la route. (C. Pau 31 janv. 1929. D. H. 1929. 195.)

(13) Rappelons à cet égard que le Code pénal (art. 471, § 4) impose l'éclairage uniquement dans les « rues et places ». En dehors des rues et places aucune disposition d'ordre général n'oblige d'éclairer les véhicules abandonnés, mais les Préfets ont le pouvoir de compléter sur ce point les prescriptions réglementaires (art. 62).

Le défaut d'éclairage ne peut en tout cas être excusé par le motif que le prévenu aurait placé dans l'intérieur de la maison, auprès de laquelle se trouvait la voiture, une lumière qui suppléait autant que possible à l'éclairage prescrit (Crim. 15 oct. 1852, D.P. 52.5.571).

(14) Voir nota 11 ci-devant, quelques prétextes d'excuses : jour apparent, clair de lune, etc. que la jurisprudence a rejetés.

(15) Encore convient-il de remarquer qu'en pareil cas le prévenu ne serait pas fondé à opposer le cas de force majeure s'il était constaté que la lanterne était en mauvais état ou tout au moins ne présentait pas toutes les garanties de solidité ou de bon fonctionnement nécessaires pour résister aux vents et ouragans habituels de la région.

(16) **Gas spécial des voitures agricoles.**— Les dispositions actuelles sont plus restrictives que les correspondantes du décret du 10 août 1852 (supra p. 211) : celles-ci laissaient, en effet, aux Préfets et Maires le soin de décider, chacun pour leur département ou commune, si les « *voitures d'agriculture* » devaient être éclairées, alors que leur éclairage est maintenant, en principe, toujours obligatoire.

Par « *voitures agricoles* », il faut entendre, suivant la jurisprudence, les voitures employées pour des transports agricoles. Ainsi une voiture d'agriculture utilisée pour un transport autre qu'un transport de récoltes, entre la ferme et les champs, par exemple pour un transport de charbon ne constitue pas une voiture agricole et par suite n'est pas exemptée de l'éclairage (Crim. 15 févr. 1879, D.P. 79.1.380).

Les conditions normales d'éclairage (fixation de la lanterne, couleur différente des rayons projetés à l'avant et à l'arrière, intensité d'éclairage, etc.) ne sont pas exigibles pour les voitures agricoles pouvant, d'après les termes même du Code de la route n'être éclairées qu'au moyen d'un *falot porté à la main*.

Les Préfets seront bien inspirés en admettant le moins possible de chemins parmi ceux où les voitures agricoles sont dispensées d'éclairage. Leur choix doit, en tout cas, se porter uniquement sur les voies qui ne sont pas fréquentées par la circulation automobile ou sur lesquelles les automobilistes ne s'engagent qu'avec une extrême prudence. En principe les chemins croisant les grandes routes devront toujours en être exclus.

Un Préfet commettrait un acte illégal s'il rangeait dans la catégorie des voies où les véhicules agricoles sont dispensés d'éclairage, des chemins qui, bien que n'intéressant pas la circulation générale, ne sont pas des classes *limitativement* énumérées par le Code de la route, par exemple s'il étendait la mesure à un tronçon de route nationale, de route départementale, de chemin vicinal de grande communication, de chemin de halage ou de *voie urbaine*, les Préfets ayant qualité pour instituer des règles plus rigoureuses (art. 62) et non pour tempérer les prescriptions établies par une autorité supérieure. (Développements au Livre III, Pouvoirs de police des Préfets et Maires).

(17) En mentionnant seulement que les voitures à bras seront éclairées au moyen d'un feu unique, coloré ou non, le Code de la route a entendu implicitement les assujettir à *toutes les autres conditions* stipulées par l'art. 4. Notamment la lanterne devra être *fixée* à la voiture, sur le côté gauche, et avoir une puissance d'éclairage suffisante pour signaler, à distance convenable, la présence du véhicule aux autres usagers.

(18) Une circulaire T P du 6 avril 1927 a fait étudier, sur le vœu des Chambres de commerce, s'il ne conviendrait pas d'exiger l'éclairage normal pour les voitures agricoles.

On peut se demander pourquoi la même réforme n'a pas été envisagée pour les *voitures à bras* dont l'éclairage actuel présente non moins de danger.

L'éclairage normal pour les voitures agricoles se heurte dans certains cas à des impossibilités matérielles. Ainsi on ne pourrait pas exiger rigoureusement, à raison du danger d'incendie

que les lanternes soient fixées aux véhicules dans les cas de transports de paille, de foin, etc.

L'éclairage normal : un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière, nécessiterait pour ces transports deux personnes supplémentaires par charriot. Nous ne pensons pas que les autorités parviendraient à imposer cette pratique aux agriculteurs.

Il convient d'autre part de remarquer que le Code de la route est applicable à toutes les voies ouvertes à la circulation publique aussi bien sur les chemins ruraux ou vicinaux ordinaires que sur les autres voies. On ne voit pas l'intérêt qui s'attacherait à prescrire l'éclairage des véhicules agricoles sur les chemins qui ne sont pas empruntés par les automobilistes où ceux-ci ne s'engagent qu'avec une extrême prudence.

La réglementation actuelle présente une souplesse d'application que l'on n'obtiendrait pas en introduisant dans le Code de la route une clause rigide qui n'aurait en fait d'autres conséquences que de déplacer les responsabilités civiles au cas d'accident ce qui ne doit pas être le rôle d'un règlement administratif.

(19) *Mesure essentiellement de tolérance*, car les Préfets n'ont pas le pouvoir, à défaut d'une délégation spéciale, de dispenser dans leur département les particuliers de l'observation d'une règle générale de police applicable sur l'ensemble du territoire. (Voir les développements au Livre III. Pouvoirs de police des Préfets et Maires.)

PENALITES. (1) — Le défaut d'éclairage des véhicules *en circulation* ou *en stationnement* est imputable au conducteur même si le propriétaire se trouve sur la voiture lorsque le procès-verbal est dressé. (2)

Les dispositions de l'art. 4 du Code de la route rentrent donc dans le cadre de la réglementation prévue par l'art. 2, § 2, 5° et § 3, 5°, de la Loi du 30 mai 1851. (3)

Les peines applicables aux contrevenants seront en conséquence les suivantes :

1° *Infraction commise sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication*, avec les voitures des catégories ci-dessous :

1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (loi du 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°) :

Amende en principal de 60 à 10 francs et emprisonnement de 1 à 3 jours, l'amende pouvant être portée à 15 francs et l'emprisonnement à cinq jours en cas de récidive (loi du 30 mai 1851, art. 5).

2° Voitures de messageries (5) (loi 30 mai 1851, art. 2, § 3, 5°).

Amende en principal de 16 à 200 francs et emprisonnement de 6 à 10 jours (loi 30 mai 1851, art. 6). (4)

2° *Infraction commise dans toutes autres circonstances :*

1° *Voitures publiques :* Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible suivant les circonstances pendant trois jours au plus ; en cas de récidive, emprisonnement pendant cinq jours au plus (art. 475, 4°, 476 et 478 du Code Pénal, L. 28 av. 1832).

2° *Autres voitures :* Amende de 1 à 5 francs en principal et en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C. P. art. 471, 15° et 474).

Remarques. — Le défaut d'éclairage des *véhicules immobilisés par suite d'accident* est poursuivi conformément au tableau de la page 264, et le défaut d'éclairage des *véhicules abandonnés* (supra p. 215 et infra p. 268, nota 1), conformément aux indications du Livre III. (Dépôts sans nécessité sur la voie publique.)

NOTA

(1) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répressions des infractions.

(2) La contravention résultant du défaut d'éclairage d'une voiture circulant la nuit est imputable au voiturier et est, par suite, régulièrement poursuivie contre lui, dans le cas même où le propriétaire se serait trouvé sur la voiture au moment de la contravention (Crim. 15 févr. 1862, D.P. 62.5.363).

(3) Crim. 3 mars 1922. D. P. 1,227 (Infra p. 306, nota 1).

(4) La contravention étant passible à la fois, sous le régime de la loi du 30 mai 1851, d'une amende et d'un emprisonnement, est nul le jugement qui, *sans déclarer l'existence de circonstances atténuantes*, se borne à appliquer l'amende (Crim. 12 juil. 1855, D.P. 55.5.485).

(5) Définition des « *voitures de messageries* », (Infra p. 407).

(6) Définition des « *voitures publiques* » (Infra p. 405). Application de la loi du 28 avril 1832 : violation des dispositions ayant pour objet « *la sûreté des voyageurs* ».

ARTICLE 5

Plaques. — « Indépendamment des plaques spéciales aux automobiles, définies à l'article 27 ci-après, tout propriétaire est tenu de faire apposer, d'une manière très apparente, sur les véhicules lui appartenant, une plaque métallique portant, en caractères lisibles, ses nom, prénoms (1) et domicile. »

« Sont exceptées de cette disposition :

« 1° Les voitures à bras ;

« 2° Les voitures à traction animale destinées au transport des personnes et étrangères à un service public de transports en commun ;

« 3° Les voitures appartenant à l'Administration des postes ;

« 4° Les voitures, chariots et fourgons appartenant aux Départements de la Guerre et de la Marine ;

« 5° Les véhicules automobiles dont l'usage est réservé exclusivement aux besoins des services de police et de sûreté générale ;

« 6° Les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, soit qu'elles se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, soit qu'elles servent au transport des objets récoltés, du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble.

« Des décrets déterminent les marques distinctives que doivent porter les voitures désignées aux paragraphes 3 et 4 et les titres dont les conducteurs doivent être munis. »

Objet de la réglementation. — Les dispositions de l'article 5 du Code de la route tendent à assurer l'identification des propriétaires des véhicules circulant sur les voies publiques.

Elles établissent en fait une *présomption de responsabilité* à l'égard des propriétaires dont les nom, prénoms et domicile sont inscrits sur la plaque prescrite.

Sans les dispositions édictées il aurait été à craindre qu'au cas de contravention ou d'accident les conducteurs ne rendent toutes poursuites impossibles en donnant une fausse adresse. Pareille éventualité risquera moins de se produire grâce aux indications de la plaque. Le propriétaire, lorsqu'il ne sera pas directement responsable de la contravention ou de l'accident, devra en indiquer l'auteur à la justice, faute de quoi l'action restera valablement dirigée contre lui (2).

Conditions exigées pour la plaque

1° *Il faut d'abord qu'il y ait une plaque* (3).

Les termes du Code de la route ne laissent pas place à ce qu'il puisse être suppléé à la plaque par une inscription directe sur le véhicule (4). Pareille tolérance conduirait d'ailleurs à des abus. L'usage d'une plaque portant des énonciations inexactes doit être assimilé à l'absence de plaque, sans préjudice des poursuites à engager, en exécution de l'art. 8 de la loi du 30 mai 1851 (supra p. 227), si une intention frauduleuse est reconnue (5).

2° *La plaque doit être « métallique ».*

Aucune dérogation n'étant prévue quant à cette obligation, c'est à tort que certains tribunaux de police ont décidé que pour les automobiles une carte de visite suffisait (6).

3° *La plaque doit être « apposée » sur le véhicule par les soins du propriétaire.*

Apposée dans sa signification usuelle, appelle l'idée d'une liaison. Ce terme doit donc être pris dans le sens de « fixé ». On ne concevrait d'ailleurs pas qu'il en soit autrement puisque l'obligation ne pourrait normalement incomber au propriétaire s'il n'était pas indispensable que la plaque soit inamovible sur le véhicule.

4° *Elle doit être très apparente.*

Aucune place précise n'a été désignée à cet effet sur le véhicule (7). Mais il va de soi que l'endroit choisi devra être tel que les autorités de police ou les autres usagers qui auraient éventuellement besoin de consulter la plaque, puissent l'apercevoir sans recherche spéciale. Les propriétaires devront notamment prendre soin de ne pas apposer la plaque dans un endroit où elle peut être masquée par une partie saillante du véhicule ou de son chargement (8).

5° Elle doit mentionner les « nom, prénoms et domicile » du propriétaire (9).

Les indications portées sur la plaque devant permettre de retrouver le propriétaire du véhicule sans recherches spéciales, il est indispensable que les renseignements concernant le domicile soient *complets*. A cet effet le nom de la commune devra toujours être suivi de l'inscription du département (10). Pour les villes, la plaque mentionnera en outre la rue et le numéro du domicile. Lorsque les propriétaires sont domiciliés en dehors de la France métropolitaine, leur adresse doit être complétée par l'indication de leur Pays.

Nous pensons qu'il serait rigoureux, en même temps qu'inutile, d'exiger, ainsi que le prescrit l'art. 4 du Code de la route, l'inscription sur la plaque de tous les prénoms du propriétaire ; le prénom usuel seul doit suffire.

6° Ses caractères doivent être lisibles.

Il est d'abord indispensable à cet effet que les indications de la plaque soient inscrites en *langue française*, seule langue officielle sur notre territoire et dans les *formes d'écriture accoutumées* (11). Ces conditions réalisées, une plaque sera considérée comme lisible si ses caractères présentent des dimensions en largeur et en hauteur, qui en permettent une lecture facile à la distance de vision distincte, par un œil normal, d'accuité visuelle ordinaire. Il est enfin indispensable que la plaque soit maintenue dans un *état de propreté convenable* (12), car les *dépôts de boue ou de poussière* en diminuent la lisibilité.

Véhicules étrangers

Les prescriptions édictées par l'art. 5 du Code de la route rentrent dans la catégorie des mesures de police qui, étant d'ordre public, s'imposent aux étrangers comme aux nationaux à défaut de stipulations contraires dans les conventions internationales (13).

Exemption des plaques

L'art. 5, § 2, du Code de la route exempte de la plaque du propriétaire un grand nombre de véhicules au point qu'il s'en faudrait peu que la règle devint en fait l'exception.

Aux catégories de véhicules déjà visées par la Loi du 30 mai 1851, art. 3, le nouveau règlement ajoute : *les voitures à bras et les véhicules automobiles dont l'usage est réservé exclusivement aux besoins des services de police et de sûreté générale* (14).

Par contre il assujettit à l'obligation de la plaque « les *voitures à traction mécanique* destinées au transport des personnes et étrangères à un service public de transport en commun », qui s'en trouvaient dispensées par la loi du 30 mai 1851 pour leur circulation sur les routes nationales, les routes départe-

tements et les chemins vicinaux de grande communication (15).

Aux termes du règlement, c'est la *destination* pour le transport des personnes donnée aux voitures à traction animale, étrangères à un service public de transports en commun, qui justifie leur exemption de la plaque. Ces véhicules peuvent donc circuler sans plaque pour des transports accidentels de marchandises (16).

Les transports ou les trajets pour lesquels les voitures de toutes catégories, à traction animale ou à traction mécanique, utilisées pour les *besoins agricoles*, sont dispensées de la plaque, sont énumérés d'une manière limitative par le Code de la route : pour tous autres transports ou trajets, la plaque reste rigoureusement exigible (17).

POUVOIRS EXCEPTIONNELS DES AUTORITÉS DE POLICE ET DES MAIRES

Signalons d'une manière toute spéciale les dispositions exceptionnelles de l'article 21 de la Loi du 30 mai 1851 :

Art. 21. — « Lorsqu'une voiture est **DEPOURVUE DE PLAQUE, ET QUE LE PROPRIÉTAIRE N'EST PAS CONNU**, il est procédé conformément aux trois premiers paragraphes de l'article précédent.

« Il en est de même dans le cas de procès-verbal dressé à raison de l'un des **DELITS PRÉVUS A L'ART. 8**. (18)

« Il sera procédé de la même manière à l'égard de tout conducteur de **VOITURE DE ROULAGE OU DE MESSAGERIES INCONNU DANS LE LIEU OU IL SERAIT PRIS EN CONTRAVENTION** et qui ne serait point régulièrement muni d'un passe-port, d'un livret ou d'une feuille de route, à moins qu'il ne justifie que la voiture appartient à une entreprise de roulage ou de messageries, ou qu'il ne résulte des lettres de voiture ou des autres papiers qu'il aurait en sa possession que la voiture appartient à celui dont le domicile serait indiqué sur la plaque. »

Les paragraphes visés de l'art. 20 sont les suivants :

Art. 20. — « ... La voiture est provisoirement retenue, et le procès-verbal est immédiatement porté à la connaissance du Maire de la Commune où il a été dressé, ou de la Commune la plus proche sur la route que suit le prévenu.

« **LE MAIRE** arbitre provisoirement le montant de l'amende et, s'il y a lieu, des frais de réparation, et il en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présentée une caution solvable.

« A défaut de consignation ou de caution, la voiture est

« retenue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal.
« Les frais qui en résultent sont à la charge du propriétaire. »

Ces dispositions ont la même étendue d'application que celles des art. 7 et 8 de la Loi du 30 mai 1851 qu'elles complètent. Par suite, elles sont applicables, comme elles, sur *toutes* les voies publiques, et non seulement sur les routes nationales, départementales, chemins vicinaux de grande communication visés par l'article 1^{er} de ladite loi.

Dans le même ordre d'idées, l'article 7, § 2, du décret-loi du 28 décembre 1926 (Livre III) stipule que : « Si un **con-**
« **trevenant** se trouve hors d'état de justifier d'un domicile sur
« le territoire français, il peut être astreint à fournir caution ou
« à verser une somme déterminée en garantie du recouvrement
« éventuel des sanctions pécuniaires qu'il a encourues. Au cas
« d'impossibilité ou de refus par lui de fournir cette garantie,
« l'objet ayant servi à commettre l'infraction pourra être sé-
« **questré** ». Voir les développements sur cette question au
Livre III, Poursuite et Répression des infractions.)

Enonciation des procès-verbaux. — Les exemptions étant nombreuses, les contrevenants n'en seront que plus tentés à rechercher dans ces exemptions les motifs d'une excuse. C'est pourquoi les agents verbalisateurs doivent prendre soin de toujours rapporter, dans leurs procès-verbaux, *de la manière la plus explicite et la plus détaillée*, tous les renseignements utiles sur la destination du véhicule, la nature de son chargement, le trajet effectué, etc... (20)

L'affirmation donnée dans un procès-verbal de la destination de la voiture et de la nature du transport, fait d'ailleurs foi jusqu'à preuve du contraire (Crim. 19 av. 1860, D.P. 60.5.431).

PENALITES (21). — Suivant les dispositions de l'art. 7 de la Loi du 30 mai 1851: « Tout propriétaire d'une voiture circulant
« sur **DES VOIES PUBLIQUES** sans qu'elle soit munie de la
« plaque prescrite par l'article 3 et par les règlements rendus
« en exécution du numéro 4 du premier paragraphe de l'arti-
« cle 2 (22), sera puni d'une amende de 6 à 15 francs et le **con-**
« **ducteur** d'une amende de 1 à 5 francs. » (23)

A raison du terme général employé de « *voies publiques* », les pénalités énoncées sont applicables sans distinction de la catégorie administrative de la route ou du chemin où l'infraction est relevée. (24)

L'article 8 de la Loi du 30 mai 1851 ajoute : « Tout **pro-**
« **priétaire** ou conducteur de voiture qui aura fait usage d'une
« plaque **PORTANT UN NOM OU DOMICILE FAUX OU**
« **SUPPOSÉ**, sera puni d'une amende de 50 à 200 francs et
« d'un emprisonnement de six jours au moins et de six mois au
« plus.

« La même peine sera applicable à celui qui, conduisant une
 « voiture dépourvue de plaque, AURA DECLARE UN NOM
 « OU DOMICILE AUTRE QUE LE SIEN OU QUE CELUI
 « DU PROPRIÉTAIRE pour le compte duquel la voiture est
 « conduite. »

L'article 8 a évidemment la même étendue d'application que l'article 7 qu'il suit et complète, et permet en conséquence de réprimer le délit « d'usage d'une plaque portant un nom ou un domicile faux ou supposé » ou de déclaration, par le conducteur d'une voiture dépourvue de plaque, d'une identité inexacte, quelle que soit la voie publique où le fait est constaté (25)

La prescription de l'action publique n'est acquise pour ces deux natures de délit qu'après cinq années (L. 30 mai 1851, art. 27).

REMARQUES. — 1° Les conditions énoncées pour la plaque laissent aux agents verbalisateurs une certaine liberté d'appréciation pour savoir dans chaque cas s'il y a ou non infraction aux dispositions de l'article 5 du Code de la route. Aussi les Tribunaux, juges souverains du fait, n'en devront-ils que prêter plus d'attention aux motifs des procès-verbaux.

2° Un jugement, déclarant qu'un contrevenant se trouvait dans l'un des cas de dispenses prévus par le Règlement et le «relaxe des poursuites, échappe, comme reposant sur une constatation de fait, à moins d'erreur relevée dans les motifs, à la censure la Cour de Cassation (Crim. 31 janvier 1855, D.P., 55. 5. 486).

NOTA

(1) Dans le texte officiel du Décret (J. O. 6 janv. 1923), « *présoms* » est écrit au pluriel.

(2) En obligeant tout propriétaire d'automobile d'y apposer une plaque indiquant son nom et domicile, et destiné à établir son identité, les Décrets du 10 mars 1899 et 10 sept. 1901 (Décret du 31 déc. 1922) ont eu évidemment pour objet de désigner celui contre qui, au cas de contravention, la poursuite doit être dirigée, à moins que si le fait est personnel, il n'en fasse connaître l'auteur à la justice (Trib. pol. Pont-Ste-Maxence, 16 mars 1906 D.P. 1906.5.64). La contravention commise dans la conduite de la voiture est à la charge du propriétaire dont le nom est inscrit sur la plaque, quoi qu'il ne soit point personnellement l'auteur de cette contravention tant que le conducteur n'est pas connu du Ministère public. Crim. 18 juil. 1846 (D.P. 46.4.542), 24 nov. 1848 (D.P. 51.5.553), 10 fév. 1874 (D.P. 74.5.550), 31 janv. 1879 (D.P. 79.1.380). Le propriétaire désigné sur la plaque de la voiture est personnellement passible des amendes encourues, bien que la contravention soit le fait de l'individu qu'il a préposé à la conduite de la voiture....., sauf à lui faire reconnaître ce préposé à la justice pour n'être plus tenu que civilement.

(Crim. 13 mai 1854, D.P. 55.1.412). Voir dans le même sens C. d'Et., 22 juillet 1887 (D.P. 88.3.114) ; 15 avril 1910 (D.P. 1912.3.75), etc... Trib. cor. Versailles, 28 mars 1903 (D.P. 1903.2.372). Toute notification faite au domicile du propriétaire tel qu'il est indiqué sur la plaque est valable si le domicile du conducteur reste inconnu (L. 30 mai 1851, art. 23).

Pour la responsabilité civile, consulter la loi du 30 mai 1851 (art. 13), le Code pénal (art. 74) et le Code civil (art. 1382 et s.). Voir d'ailleurs sur cette importante question les développements au Livre III.

(3) L'absence de plaque sur une voiture *qui n'aurait pas encore servi* et qu'on conduisait chez le charron pour un travail de dernière main, ne constitue pas une contravention (Crim. 19 nov. 1858, D.P. 58.5.386). Voir pour les automobiles à vendre ou à réparer (Infra p. 376).

L'absence d'une plaque n'est pas punissable s'il est constaté que cette plaque a été perdue par un *cas fortuit*, dans le parcours pendant lequel a été dressé le procès-verbal constatant le fait, objet de la poursuite (Crim. 29 déc. 1853, D.P. 53.5.481). Dans des circonstances analogues, le Conseil d'Etat s'était refusé à admettre l'excuse alléguée (Cons. d'Et. 26 nov. 1841 ; 10 mars 1843, etc...), le cas ne présentait pas à son avis les caractères indéniables de la force majeure. (Voir sous ce terme nos développements au Livre III.)

Les plaques d'identité prévues par les automobiles à l'art. 27 du Code de la route, ne suppléent pas à la plaque du propriétaire (Infra. p. 343).

(4) Interprétation conforme aux arrêts de jurisprudence intervenue sous l'empire de la réglementation antérieure (voir notamment Cons. d'Et. 10 mars 1842).

(5) Les autorités de police disposent de pouvoirs exceptionnels, leur permettant la *mise en fourrière* du véhicule lorsqu'il est rencontré sans plaque ou avec une plaque inexacte (voir supra p. 226).

(6) Trib. simp. pol. Loches, 8 fév. 1922.

(7) Le Décret du 23 juin 1806 (Tit. VIII, art. 34), puis le Décret du 10 août 1852 (art. 16), avaient stipulé que la *plaque devait être placée en avant des roues et du côté gauche de la voiture*.

Aucune difficulté ne se présente en ce qui concerne les dispositions du Décret du 10 août 1852, qui ont été explicitement abrogées par le Code de la route.

Quant au Décret du 23 juin 1806, son abrogation a bien été prononcée par la loi du 30 mai 1851. Mais la Cour de Cassation, par ses arrêts des 10 fév. 1870 (D.P. 71.5.414) et 9 janv. 1899 (D.P. 1900.5.726) a estimé que la Loi de 1851, concernant seulement les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication, n'avait pu toucher audit décret en ce qui concerne les autres voies publiques. Cette interprétation se justifiait à cette époque, car à défaut des prescriptions du Décret du 23 juin 1806, il n'aurait existé pour ces

autres voies aucun texte réglementaire obligeant les propriétaires à apposer sur leur véhicule une plaque énonçant leurs nom et domicile.

Il n'en va plus de même sous l'empire de la nouvelle réglementation : la plaque est maintenant obligatoire pour la circulation sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique.

On peut donc aujourd'hui admettre sans inconvénient que le Décret du 23 juin 1806 se trouve *implicitement abrogé* par l'article 63 du Code de la route, comme édictant pour l'emplacement de la plaque des dispositions contraires au nouveau règlement.

(8) Une plaque satisfait aux exigences du règlement, alors même qu'elle est fixée, non à l'extérieur, mais à l'intérieur du véhicule, dès l'instant qu'à l'endroit où elle est placée elle est parfaitement visible et qu'à raison de la construction de la voiture elle serait moins apparente sur le parement extérieur (Crim. 11 mars 1905, D.P. 1905.1.243).

(9) Le fait qu'un propriétaire ou conducteur d'une voiture circulant sur la voie publique fait usage sans intention frauduleuse d'une plaque portant *un autre nom que celui du propriétaire*, doit être assimilée à l'absence de plaque (Crim. 8 nov 1895, D.P. 96.1.142).

L'omission sur la plaque d'une voiture, des *nom et prénoms* de celui à qui elle appartient, donne lieu à l'application de l'amende alors même que les autres indications portées sur la plaque ne laisserait aucun doute sur l'individualité du propriétaire (Crim. 21 août 1873, D.P. 74.1.42).

L'infraction consistant dans le défaut d'inscription sur la plaque des *prénoms* du maître de la voiture, ne peut être excusée à raison de la *bonne foi* du contrevenant et de ce que la plaque portait toutes les autres indications prescrites (Crim. 23 sept. 1853, D.P. 53.5.482). Voir les développements sur les excuses plausibles en matière de contraventions de police au Livre III.

Lorsqu'un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, constate qu'une voiture a été rencontrée circulant sur la voie publique avec une *plaque illisible*, le juge de police ne peut, sur la seule représentation de cette plaque par le prévenu, acquitter celui-ci par le motif que, si la plaque n'était pas dans toutes les conditions voulues par la loi, elle était du moins lisible, alors surtout que le prévenu a reconnu lui-même qu'il *manquait deux lettres à son nom* (Crim. 26 fév. 1857, D.P. 57.1.111).

(10) L'absence sur la plaque de l'indication du département peut, semble-t-il, être *tolérée* sans inconvénients lorsque le propriétaire réside dans une grande ville comme Paris, Lyon, Marseille, etc...

(11) Rappelons que le Décret du 10 août 1852 (art. 16), prescrivait de donner aux lettres *cinq millimètres au moins de hauteur*. Cette disposition avait pour objet de remédier à un abus, assez fréquent à Paris et plusieurs autres villes, qui consistait dans l'emploi de caractères microscopiques d'une lecture difficile (circ. T.P., 23 août 1852). Il aurait été désirable qu'une dis-

position analogue fut maintenue dans le Code de la route pour éviter des contestations possibles.

(12) En y apportant tous les soins nécessaires, une plaque peut parfaitement être tenue dans un *état constant de propreté* et d'autant plus facilement, que rien n'empêche au propriétaire de la protéger contre les projections de boue et de poussière par un dispositif approprié n'en gênant pas toutefois la lecture. Aussi c'est à bon droit que les tribunaux se refusent à admettre l'excuse de force majeure dans le cas de plaques rendues illisibles par des dépôts de boue ou de poussière (Cons. d'Et. 27 mai 1839, 18 janv. 1844, etc..., Crim. 14 avril 1916, D.P. 1921.1.48, etc..., Infra. p. 347, nota 6).

(13) Voir pour les automobiles : Infra. p. 344.

(14) Ces exemptions nouvelles ne peuvent avoir, en droit strict, d'autre valeur que celle d'une *tolérance administrative*, le chef de l'Etat n'ayant pas le pouvoir de dispenser de la plaque les véhicules visés qui y sont indiscutablement astreints par la Loi du 30 mai 1851, pour leur circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication.

(15) Si le chef de l'Etat n'est pas en principe compétent pour dispenser les particuliers de l'observation des lois, la jurisprudence lui a par contre, reconnu le pouvoir d'imposer des mesures plus rigoureuses dans un intérêt de police, notamment à l'égard des véhicules à traction mécanique (automobiles), voir supra. p. 302. C'est pourquoi la prescription édictée peut être considérée comme légale, nonobstant les termes de la Loi du 30 mai 1851 (art. 3).

(16) Jugé en conséquence qu'une voiture qui, *par sa forme, par sa disposition intérieure, par son emploi de chaque jour, est habituellement destinée* aux transports des personnes, ne devient pas soumise à la plaque dans le cas où elle est employée, *accidentellement*, à un transport de marchandises. Il appartient au juge de police, lorsque le procès-verbal ne s'explique que sur ce dernier fait, de décider, à l'aide des autres éléments du procès, et sans recourir à une preuve contraire, inutile dans ce cas, que la voiture rencontrée sans plaque, avec un chargement de marchandises, avait reçu cette destination *accidentellement* et que, servant habituellement au transport des personnes, elle n'était pas soumise à l'obligation de la plaque (Crim. 20 fév. 1862, D.P. 63.5.42 ; 7 mars 1862, D.P. 62.5.354). Voir dans le même sens (Crim. 28 mars 1879, D.P. 79.5.449, nota 20, page suivante).

Au contraire, le fait pour une voiture d'être employée au transport des personnes ne saurait, *quand d'un autre côté elle est employée au transport des marchandises et disposée pour ce service*, exonérer une voiture de l'obligation d'être munie de la plaque réglementaire (Crim. 4 janv. 1902, D.P. 1902.5.72).

(17) On a reproché aux auteurs du Code de la route la faveur faite aux agriculteurs, en les exonérant de l'obligation de munir leurs voitures de la plaque du propriétaire.

Nous ferons observer que le Code de la route ne fait que reproduire sur ce point, *textuellement*, les dispositions de la Loi du 30 mai 1851. La circulaire T.P. du 10 août 1852 s'expliquait

ainsi sur les motifs de la dispense : « Aux voitures, qui d'après « le Décret du 23 juin 1806, étaient affranchies de l'obligation « de la plaque, la Loi du 30 mai 1851 (art. 3) a ajouté les voi- « tures employées à la culture des terres, au transport des ré- « coltes, à l'exploitation des fermes...

« Ce n'est pas sans beaucoup d'hésitations que le législa- « teur s'est décidé à accorder cette nouvelle exception, les voi- « tures de la campagne donnent lieu, comme les autres voitures, « à des accidents, commettent des délits, pour la constatation « desquels on a besoin de recourir à la plaque. Cependant on a « considéré *que tant que les voitures ne sortent pas de la com- « mune ou de la circonscription de l'exploitation, les gens qui « les conduisent y sont parfaitement connus* ».

En présence de cette décision explicite du législateur, le Code de la route n'aurait pu, sans tomber dans l'illégalité, imposer la plaque aux agriculteurs pour leurs véhicules.

La circulaire T.P. du 18 août 1852 ajoutait : « ... Mais elle « (la plaque) devient indispensable dès que les mêmes voitures « sont employées en dehors des limites ci-dessus indiquées, « *comme par exemple, lorsqu'elles se rendent aux marchés ou « dans les foires*. C'est une distinction que les agents ne de- « vront pas perdre de vue. *Il ne faut pas que les impunités dont « l'agriculture jouit à juste titre, tournent au préjudice de la « sécurité publique* ». Il a en conséquence été jugé que l'except- ion de la plaque ne doit pas être étendue à une *voiture se ren- dant aux marchés* (Crim. 22 juil. 1853, D. P. 53.1.280 ; 19 avril 1860, D.P. 60.5.431), même si le propriétaire ou fermier y trans- porte le fruit de ses terres (Crim. 17 mars 1886, D. P. 86.5.415), ni à une voiture agricole transportant des *produits et denrées à consommer entre deux propriétés rurales appartenant au même propriétaire* (Crim. 24 juin 1864, D.P. 65.1.321), ni à une voiture qui, si elle ne se rendait pas directement de la ferme aux champs, du moins devait s'y rendre après avoir passé par une sucrerie pour y prendre un chargement d'engrais (Crim. 7 déc. 1893, D.P. 97.1.237).

Jugé dans un ordre d'idées différent, que la loi n'accordant pas la dispense à la simple destination des voitures, mais à *leur emploi et pour le temps de leur emploi aux besoins de l'agri- culture*, il y a lieu de considérer comme étant en contravention, le propriétaire dont la voiture a été rencontrée circulant sans plaque, si ce jour, fût-elle habituellement employée à des trans- ports agricoles, elle servait à transporter des produits ou den- rées à consommer en dehors du trajet de la ferme aux champs (arrêt précité, 24 juin 1864). De même, les voitures appartenant aux colons et métayers, ne sont pas, d'une manière générale, exemptées de la plaque pour la circulation sur les routes ; l'exemption est limitée pour elles, comme pour les autres voi- tures d'agriculture, aux cas prévus par l'art. 16 du Décret du 10 août 1852 (art. 5 du Code de la route), *quel que soit du reste l'usage du pays*. Ainsi un chargement de tuiles, même destinés à la réparation de la toiture d'une ferme, ne saurait être assi- milé à un chargement agricole, et dès lors, ne peut être régu- lièrement transporté sur une route que par une voiture munie de plaque (Crim. 8 août 1861, D. P. 65.5.542).

Le jugement qui relaxe un cultivateur de la prévention

d'avoir conduit, sur un chemin vicinal de grande communication, une voiture dépourvue de plaque, pour le motif, que se rendant sur un terrain pour y enlever une récolte, il se trouvait alors dans le cas de dispense prévu par la Loi du 30 mai 1851, échappe, comme reposant sur une *constatation de fait* à la censure de la Cour de Cassation (Crim., 31 janv. 1855, D.P. 55.5.486).

Se référer, en outre, à titre de compléments, à cette étude au nota 16, supra p. 219.

(18) Délit pour usage de plaque portant un nom ou domicile faux ou supposé, ou pour déclaration par le conducteur d'un nom et domicile erronés. (Infra p. 227.)

(19) Infra p. 227.

(20) Ainsi il a été jugé que la contravention de défaut de plaque sur une voiture *n'est pas légalement caractérisée* si le procès-verbal mentionne seulement que ladite voiture, suspendue et à quatre roues, a été rencontrée portant du bétail, et ne fait pas en même temps connaître qu'elle est *spécialement* destinée au transport des marchandises. Dans ce cas et à défaut, de la part du Ministère Public, d'une offre de preuves à l'audience, le prévenu doit être renvoyé des poursuites. (Crim. 28 mars 1879 D. P. 79.5.449.)

(21) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(22) Règlements fixant l'emplacement et les dimensions de la plaque. C'est actuellement l'art. 5 du Code de la route.

(23) Lorsque c'est le *propriétaire* qui conduit lui-même la voiture, il n'y a lieu qu'à l'application d'une *seule amende*. (Crim. 6 janv. 1854. D. P. 54.1.48.) Mais dans ce cas le contrevenant doit, du moins, être condamné à la *plus forte* des deux amendes qui est celle portée contre le propriétaire. (Crim. 26 fév. 1857 D. P. 57.1.110.)

Celui qui a fait *accidentellement* usage d'une voiture dépourvue de la plaque réglementaire ne peut être exonérée de la responsabilité pénale de la contravention en considération de ce qu'il n'est pas propriétaire de la voiture ; en pareil cas, il est passible d'une amende comme conducteur et doit être compris dans la condamnation avec le propriétaire. (Crim. 18 août 1871. D. P. 72.5.473.)

Rappelons d'autre part que suivant les principes du droit pénal la *bonne foi* ne fait pas disparaître une contravention de simple police. (Crim. 29 août 1863 D. P. 63.5.44 ; 20 sept. 1917 D. P. 1922 1.127, etc.) En conséquence, le conducteur d'une voiture non munie d'une plaque conforme aux conditions légalement prescrites ne peut invoquer pour sa justification la circonstance, notamment qu'il y aurait trouvé cette plaque attachée à la voiture lorsque on la lui avait prêtée, et qu'il avait vu qu'elle y avait été mise conformément à la loi. (Crim. 7 mai 1853 D. P. 53.5.481.)

(24) Le législateur, en adoptant à l'article 7 de la Loi du 30 mai 1851 le terme de « *voies publiques* » alors qu'à l'article 1^{er} il avait eu soin de restreindre l'application de la loi aux routes nationales, aux routes départementales et aux chemins vici-

naux de grande communication, a voulu évidemment donner aux pénalités instituées une portée générale qui permette de les appliquer dans tous les cas où la plaque serait exigible, que cette exigibilité résulte de la Loi de 1851 ou de toute autre disposition.

Cette intention du législateur se conçoit aisément si l'on se rappelle qu'à cette époque (Voir les développements supra p. 229, nota 7), en dehors des routes nationales, des routes départementales et des chemins vicinaux de grande communication auxquels les dispositions de la Loi du 30 mai 1851 (art. 1, 2 et 3 combinés) étaient applicables, la plaque continuait à être imposée sur les autres voies publiques en vertu du décret du 23 juin 1806 et qu'il fallait bien, pour ces autres voies, maintenir la possibilité de réprimer les infractions.

(25) L'usage par un voiturier d'une plaque portant un nom faux ou supposé est un *délit dont la connaissance échappe à la compétence du tribunal de police*. Mais, la règle prohibitive du cumul des peines (art. 365 C. P.) n'étant pas applicable aux contraventions (Crim. 9 janv. 1890 D. P. 90.1.239 ; 19 févr. 1898 D. P. 99.1.31, etc.), c'est à juste titre qu'il a été jugé que lorsque l'usage d'une plaque portant un nom faux ou supposé, est dénoncé en même temps au tribunal comme constituant une contravention à l'obligation pour tout conducteur de voiture d'être muni d'une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, il y a nécessité pour le tribunal de statuer sur les conclusions prises relativement à ce chef de poursuites par le Ministère public conformément à l'art. 192 du C. I. C. (Crim. 15 janvier 1859 D. P. 59.1.335.)

Dans un autre ordre d'idées, l'usage, *sans intention frauduleuse*, d'une plaque portant un nom autre que celui du propriétaire, doit être assimilé à l'absence de plaque. Aussi le tribunal de simple police doit, avant de se déclarer incompétent et de renvoyer le prévenu devant le Procureur de la République, rechercher s'il a agi avec ou sans intention frauduleuse. (Crim. 8 nov. 1895 D. P. 96.1.42.)

Si c'est le tribunal correctionnel qui a été saisi et que le prévenu soit déclaré non coupable du délit, en l'absence d'intention frauduleuse, il est du devoir du juge de rechercher si le fait poursuivi ne constitue pas la contravention prévue par l'art. 7 de la Loi du 30 mai 1851, qui punit d'une amende de simple police le défaut d'indication sur la plaque des nom et domicile du propriétaire actuel. (Crim. 4 août 1853 D. P. 53.1.263.)

ARTICLE 6

Largeur du chargement. — « La largeur du chargement des véhicules ne peut excéder 2 mètres 50 (1). Toutefois, les Préfets des départements peuvent délivrer des permis de circulation pour les objets d'un grand volume qui ne seraient pas susceptibles d'être chargés dans ces conditions ; ces permissions seront soumises aux règles fixées par l'article 14 ci-après.

« Sont affranchies de toute réglementation de largeur du chargement les voitures d'agriculture, lorsqu'elles sont employées au transport des récoltes de la ferme aux champs et des champs à la ferme ou au marché (2). En outre, ne sont pas astreintes à cette réglementation les voitures chargées de paille ou de foin qui se rendent au lieu de livraison situé dans un rayon de 25 kilomètres (3).

« Aucun siège (4), fixe ou mobile, placé sur le côté d'un véhicule, ne doit faire saillie sur la largeur du véhicule ou de son chargement, ni être disposé de telle sorte que le conducteur, assis sur ce siège, ait tout ou partie du corps en saillie sur la largeur du véhicule ou de son chargement.

« Les prescriptions du présent article ne sont applicables aux matériels spéciaux de la Guerre et de la Marine qu'autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec leur destination. »

APPENDICE A L'ARTICLE 6

Autres dimensions du chargement : Longueur et hauteur.

Rien n'est prévu dans le Code de la route pour les autres dimensions du chargement : la *hauteur* et la *longueur*.

Hauteur. — L'absence d'une réglementation est justifiée dans une certaine mesure pour la hauteur.

Les difficultés matérielles à établir des chargements élevés et à les maintenir en équilibre pendant le transport, font qu'ils ne s'en rencontrent généralement pas qui soient un danger pour

la sécurité publique (5). Les ponts ou autres ouvrages au-dessus des routes ont d'ailleurs été construits en laissant un espace suffisant pour le passage des chargements les plus hauts qui soient pratiqués dans chaque région, si bien qu'il a paru, en principe, inutile d'indiquer dans le Décret du 31 décembre 1922 une dimension au-delà de laquelle les véhicules ne seraient plus admis à circuler (6).

Mais il va de soi que si, sur certains parcours, il devenait *indispensable*, dans l'intérêt de la sécurité publique (7) ou de la conservation proprement dite des ouvrages (8), de réglementer la hauteur (9) des chargements, les Préfets ou les Maires, dans la limite de leurs attributions respectives, pourraient toujours y procéder, en vertu de leurs pouvoirs généraux de police rappelés au Livre III.

Longueur. — Les automobilistes rencontrent fréquemment, dans les régions forestières ou industrielles, des *chargements en longueur* : bois en grumes, barres de fer, etc., qui non seulement *encombrent* les chaussées, mais sont *très dangereux*. Outre que leurs conducteurs éprouvent les plus grandes difficultés à les ranger à l'approche des autres usagers, le double mouvement de balancement et de fouettement de leurs pièces, en porte à faux à l'arrière, risque à tout instant de provoquer des accidents. Les arbres et ouvrages des routes : murs de soutènement, parapets, garde-corps, poteaux indicateurs, etc., ainsi que les immeubles riverains, sont eux-mêmes souvent dégradés par ces transports.

Pourtant la réglementation actuelle permettrait tout au plus de les considérer comme des *transports exceptionnels... susceptibles de compromettre le passage des autres véhicules* (art. 14) et qui ne peuvent avoir lieu sans une *autorisation spéciale, pour chaque transport*, délivrée par le Préfet. Mais rien n'indique, dans le Code de la route, qu'il doit en être ainsi, et, à défaut de cette précision, les voituriers se dispensent de solliciter l'autorisation utile.

A la vérité, le Code de la route présente sur ce point une lacune.

On ne comprend pas qu'alors que la circulation des remorques est en principe interdite (art. 32, § C), que celle des convois est strictement réglementée (art. 13), des dispositions au moins aussi rigoureuses n'aient pas été adoptées pour les transports en longueur qui encombrent encore plus complètement la chaussée en présentant d'autres dangers. Le fait que ces transports sont plus spéciaux à certaines régions, n'empêchait pas de les viser dans le Code de la route.

En principe, les transports en longueur ne devraient être permis que *dans la mesure où il n'est pas matériellement possible de les interdire*, par exemple pour conduire les bois en grume à la gare la plus voisine, et sous la *réserve expresse* que les conducteurs observent, sur le parcours autorisé, toutes les pres-

criptions qu'il leur serait imposées dans l'intérêt de la sécurité publique, de la conservation et du libre usage des routes. Les Préfets pourraient *exceptionnellement* accorder des dispenses dans le cas spécial où le lieu de destination du chargement n'est pas beaucoup plus éloigné que la gare la plus voisine.

Dans le silence du Code de la route, les autorités locales conservent la faculté d'instituer cette réglementation si elles l'estiment désirable, en vertu de leurs pouvoirs généraux de police rappelés au Livre III (10).

PENALITES (11). — A) *Largeur du chargement* (12). — L'infraction est en principe imputable au *conducteur* (C.P. art. 475, 4°).

Les peines applicables aux contrevenants seront en conséquence les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale, route départementale et un chemin vicinal de grande communication* par les conducteurs des voitures des catégories ci-contre:

1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. du 30 mai 1851, art. 2, § 2, 1°) : Amende de 5 à 30 francs en principal (L. du 30 mai 1851, art. 4).

2° Voitures de messageries (13) (L. du 30 mai 1851, art. 2, § 2, 2°) : Amende de 16 à 30 francs en principal et emprisonnement de 6 à 10 jours (L. du 30 mai 1851, art. 6.).

2° Infraction commise dans toutes autres circonstances : Amende de 6 à 10 francs inclusivement en principal, avec emprisonnement possible, suivant les circonstances, pendant trois jours au plus, au cas de récidive une peine d'emprisonnement jusqu'à cinq jours au plus, sera toujours prononcée (C. P. art. 475, 4°, 476 et 478).

Si le procès-verbal de contravention constate qu'un *dommage* quelconque a été causé à la route ou à ses dépendances, les pénalités prévues pour les infractions de cette nature seront supplémentairement appliquées. (*Voir les développements au Livre III. Dégradation de la voie publique*).

B. *Hauteur et longueur du chargement*. — Les arrêtés préfectoraux ou municipaux fixant un maximum de hauteur ou de longueur du chargement rentrent dans la catégorie des *règlements contre le chargement des voitures*, dont la violation est punie par les art. 475, 4°, 476 et 478 du Code pénal (tableau précédent, 2°).

Les contraventions restent en principe imputables au *conducteur* (C. P. art. 475, 4°).

NOTA

(1) Même largeur que pour le gabarit des véhicules (art. 3).

(2) Rédaction textuellement conforme au dernier alinéa de l'article 2, par. 2, de la Loi du 30 Mai 1851.

(3) Nouvelle faveur accordée aux agriculteurs et qui, bien qu'insérée dans un acte réglementaire, semblerait n'avoir en droit strict que la valeur d'une tolérance administrative en ce qui concerne la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication, si l'on considère que la Loi du 30 Mai 1851, en stipulant que les voitures d'agriculture seront affranchies de toute réglementation de largeur du chargement lorsqu'elles seront employées au transport des récoltes de la ferme aux champs et des champs à la ferme ou au marché, a ainsi fixé, *d'une manière limitative*, les concessions qui peuvent être faites aux agriculteurs. La circulaire T. P. du 23 Août 1852, visiblement inspirée des intentions du Législateur, après avoir rappelé que « l'abus des larges chargements se rencontre surtout dans l'exploitation agricole », précise en effet qu'« *il faut renfermer rigoureusement l'exception dans les limites tracées par la Loi* » même. Tout chargement, quelle que soit sa nature, dont la largeur excédera 2 m. 50, tombera sous l'application de l'article II (art. 6 du Code de la route) toutes les fois que la voiture, *alors même qu'elle appartiendra à l'agriculture*, ne se trouvera pas dans les cas d'exception prévus par la loi. »

En tout état de cause, il convient d'interpréter *restrictivement* les dispositions des alinéas 2 et 3 de l'article 6 du Code de la route qui, instituant des dérogations, doivent être considérées comme de droit étroit.

(4) Question de gabarit. Voir les développements sur les sièges dans les commentaires de l'article 3.

(5) *En règle générale*, la hauteur des chargements ne dépasse pas dans les différents pays, 4 mètres (constatation faite par le Comité d'étude de la circulation routière à la Société des Nations, 1^{er} au 3 mars 1926).

(6) En principe, l'espace libre sous la voûte des ponts établis au-dessus des routes est d'au moins 4 m. 30 (dimension prévue par le Décret du 20 nov. 1917 pour les ponts des chemins de fer d'intérêt local).

Les conducteurs d'énergie électrique ne peuvent être placés à moins de six mètres de la chaussée (Ar. T. P. 30 juil. 1921 et 30 av. 1924).

7) Le Déc. du 10 août 1852 (art. 22), aujourd'hui abrogé par le Code de la route, fixait le maximum de la hauteur des voitures de messageries, depuis le sol jusqu'à la partie la plus élevée du chargement, à 3 mètres pour les voitures à quatre roues, et à 2 m. 60 pour les voitures à deux roues.

En principe, le rapport de la hauteur de la voiture avec la largeur de la voie ne devait pas dépasser 7/4.

(8) Même si une réglementation de cette nature n'est pas intervenue, une contravention peut être dressée contre un conducteur dont le chargement a dégradé un ouvrage de la route. (Voir les développements au Livre III. Dégradations des ouvrages de routes.)

(9) Citons à cet égard les dispositions de l'ordonnance de police (art. 39) du 15 Mai 1925 applicable dans le département de la Seine. « Sa hauteur (la hauteur du chargement des véhicules) doit être mesurée de telle sorte qu'elle ne puisse com-

» promettre l'équilibre du véhicule, ni endommager les ouvrages
» d'art et plantations établis sur la voie publique, ni former
» obstacle au libre passage du véhicule sous les ponts et via-
» ducs. »

Cette rédaction n'est pas à l'abri de toute critique. Les plantations ne devraient pas y être mentionnées car les routes sont établies pour la circulation et non pour les plantations : il appartient aux Services de voirie d'élaguer les plantations de façon à ce qu'elles n'entravent pas la circulation. La dernière réserve est par ailleurs superflue en présence de celle qui la précède. Enfin il convient de remarquer que pour un texte s'adressant au public en vue de le renseigner exactement sur ce qu'on attend de lui, on n'aurait pas dû se contenter de formules vagues, générales, mais bien de préciser à partir de quelle hauteur dans tel ou tel cas les chargements se trouveront prohibés.

(10) Les règlements des autorités locales : Préfets ou Maires devraient, *pour être légaux*, viser d'une manière générale tous les transports (transports de bois, de fer, etc), susceptibles d'entraver de la même façon la voie publique en présentant les mêmes dangers. La longueur des chargements à partir de laquelle la réglementation s'appliquerait serait d'ailleurs à préciser.

Ainsi jugé que si les autorités compétentes peuvent réglementer, d'une manière particulière, ou même interdire la circulation des voitures ou charrettes, dont les dimensions et le mode de chargement paraissent de nature à compromettre la sécurité sur les voies publiques et leur libre usage, elles ne peuvent, sans porter atteinte au principe de la liberté de l'industrie et au droit de propriété, prononcer l'interdiction générale et absolue de la circulation des charrettes chargées de bois, *quelles que soient leurs dimensions et la disposition de leur chargement.* (Cons. d'Et. 13 juin 1913 D. P. 1913-3-14.)

Un Préfet qui, pour répondre à un vœu du Conseil général, interdirait les transports de bois en grume sur routes au-delà de la gare la plus voisine, *non dans un intérêt de police*, mais en vue de procurer du tonnage aux chemins de fer départementaux, commettrait de toute évidence un détournement de pouvoir susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat.

(11) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(12) Se référer pour les contraventions concernant les *sièges fixes* aux pénalités indiquées supra p. 167. (Voir notamment les nota 5. supra p. 209 et 235.)

(13) Définition des « *voitures de messageries* » infra p. 407.

ARTICLE 7

Conduite des véhicules et des animaux. — « Tout
« véhicule doit avoir un conducteur ; cette règle ne
« souffre d'exception que dans les cas prévus par
« les articles 13 et 32 du présent règlement.

« Les bêtes de trait ou de charge et les bestiaux
« doivent être accompagnés.

« Les conducteurs doivent être constamment en
« état et en position de diriger leur véhicule ou de
« guider leurs attelages, bêtes de selle, de trait,
« de charge ou bestiaux (1). Ils sont tenus d'avertir
« de leur approche les autres conducteurs et les
« piétons (2) ; ils peuvent utiliser le milieu ou la
« partie droite de la chaussée (3), mais il leur est
« formellement interdit de suivre la partie gauche,
« sauf en cas de dépassement (4) ou de nécessité
« de virage (5).

« La conduite des troupeaux est spécialement
« réglementée par l'art. 56 ci-après. »

PENALITES (6). — Les prescriptions s'adressant aux conducteurs, les infractions leur seront en principe imputables.

Ci-après le tableau des peines : (7)

1° Infraction commise sur *une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication* par les conducteurs des voitures des catégories ci-dessous :

1) Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°) : Amende de 6 à 10 francs en principal et emprisonnement d'un à trois jours, l'amende pouvant être portée en cas de récidive à 15 fr. et l'emprisonnement à cinq jours (L. 30 mai 1851, art. 5.)

2) Voitures de messageries (8) (L. 30 mai 1851, art. 2, § 3, 5°) : Amende de 16 à 200 francs et emprisonnement de 6 à 10 jours (L. 30 mai 1851, art. 6).

2° Toutes autres circonstances (voitures en dehors des cas ci-dessus et animaux quelconques) :

Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible, suivant les cir-

constances, pendant trois jours au plus, l'emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C.P., art. 475, 3° et 4°, 476 et 478).

Toutefois, si la contravention est relevée contre un conducteur de bêtes de selle ou de bestiaux (9) ou réside dans le fait pour un conducteur quelconque de n'avoir pas *averti de son approche* les autres conducteurs et les piétons (Code de la route, art. 7, § 3, *in fine* (10), la peine sera seulement une amende de 1 à 5 francs en principal avec, au cas de récidive, un emprisonnement de trois jours au plus (C.P., art. 471, 15°, et 474).

REMARQUE. — Si un conducteur conduit plusieurs véhicules, contrairement aux prescriptions du 1^{er} paragraphe de l'art. 7, il se trouvera dans l'un des cas prévus par les art. 13 et 32 et une pénalité ne lui sera régulièrement applicable que s'il a enfreint l'une des dispositions de ces articles.

APPENDICE A L'ARTICLE 7

Cas spécial de l'abandon de véhicules ou d'animaux

L'infraction d'**abandon de véhicules** sur la voie publique est identifiée par les dispositions du 1^{er} paragraphe de l'article 7 du Code de la route prescrivant que « *tout véhicule doit avoir un conducteur* ».

Et l'infraction d'*abandon d'animaux* par les dispositions combinées des deuxième et troisième paragraphes du même article stipulant que « *les bêtes de trait ou de charge et les bestiaux doivent être accompagnés* », que « *les conducteurs doivent être constamment en état et en position... de guider leurs attelages, bêtes de selle, de trait, de charge ou bestiaux* », ainsi que par les dispositions de l'article 57 interdisant « *de laisser vaguer sur les voies publiques un animal quelconque* » ou « *d'y laisser à l'abandon des bêtes de trait, de charge ou de selle* ». (Voir sur cette question les commentaires de l'article 57.)

En principe, le tableau des peines établi pour l'article 7 (page précédente) est conservé. On y remplacera toutefois le mot de « *bestiaux* » par celui d'« *animaux* », pour tenir compte de la rédaction plus générale de l'article 57. (11)

Autrement dit, l'infraction sera réprimée :

En vertu de la loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 2, 5°, et art. 5 ; art. 2, § 3, 5°, et art. 6), si l'abandon s'applique à un véhicule ne servant pas au transport des personnes ou à une voiture de messageries, ou encore aux bêtes de trait de l'une quelconque de ces deux catégories de véhicules, circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication ; (12)

En vertu des articles 475, 3°, et 476 C.P. (13), dans tous les autres cas d'abandon de véhicules ou de bêtes de trait, ou lorsque l'abandon concerne les bêtes de charge.

Et enfin, en vertu des articles 471, 15°, et 474 C. P., pour les abandons d'animaux non précédemment visés.

Lorsque les véhicules ou les animaux abandonnés se trouvent en même temps en *stationnement illicite* sur la voie publique, il existe de ce chef une deuxième infraction justifiant l'application d'une peine distincte supplémentaire (voir la jurisprudence, infra p. 268, nota 5).

NOTA

1° Question de fait laissée à l'appréciation des agents verbalisateurs et, à titre souverain, des tribunaux. Ceux-ci se montrent d'ailleurs à juste titre très sévère à l'égard des conducteurs fautifs.

Jugé notamment que le conducteur d'une voiture prévenu de contravention à raison de ce qu'il a été trouvé *dormant d'un profond sommeil* dans sa voiture pendant qu'elle circulait sur la route, ne peut être excusé sous le prétexte qu'ayant les guides en mains, il ne lui était pas impossible de conduire son cheval, puisque l'approche d'une autre voiture l'aurait réveillé. (Crim. 14 nov. 1865. D. P. 65.5.504.)

De même le conducteur d'une voiture de roulage, assis sur un siège fixé au côté droit de sa voiture, est à tort considéré comme étant en position de conduire ses bêtes de trait alors surtout que les harnais de celles-ci sont dépourvus de guides. (Crim. 23 février 1865. D. P. 67.5.477.)

Le conducteur d'une charrette attelée de deux bœufs qu'un procès-verbal déclarait avoir été rencontré monté sur sa charrette et dans l'impossibilité de diriger son attelage, ne peut être relaxé... ni en vertu d'une dénégation de cette impossibilité admise par le juge sans que le procès-verbal ait été débattu par la preuve contraire ; ... ni par le motif que le charretier pouvait, de la place qu'il occupait sur la charrette, guider ses bœufs et qu'en se tenant ainsi, il se conformait à *l'usage du pays*. (Crim. 17 nov. 1881 D. P. 83.5.471 ; 13 juillet 1893, D. P. 94.1.250.)

Le conducteur d'une voiture hippomobile commet une faute lorsque, voyant venir une automobile en sens contraire, à deux cents mètres environ, et ayant à tort confiance dans la docilité de son cheval, il ne met pas pied à terre ou ne tient pas suffisamment son cheval en rênes pour le maintenir sur la droite. (Trib. paix Montendre 2 février 1911 D. P. 1913. 2.108.)

De même le charretier d'un tombereau est en faute si au moment de la collision avec une bicyclette, et étant donné l'étroitesse et l'encombrement de la voie, il ne tenait pas en main les guides de son cheval de façon à pouvoir s'opposer à tout écart de celui-ci vers la gauche. (Trib. com. Nantes 23 mai 1906 D. P. 1907. 5.6.)

Mais en l'absence d'un arrêté régulièrement intervenu, interdisant expressément aux voituriers de monter sur leurs voitures, le juge de police refuse à bon droit de sanctionner un procès-verbal dressé uniquement pour ce motif et notamment s'il est établi que le voiturier, bien que monté sur sa voiture, était en état de guider son attelage. (Crim. 30 juil. 1886.)

Sans raison apparente, le terme de « *bestiaux* » est employé à l'art. 7 au lieu et place de celui d'« *animaux* » qui figure aux articles 8 et 9. Il aurait été désirable d'employer dans les trois articles le même terme, celui par exemple d'animaux qui a le mérite d'être plus général.

(2) A défaut de précision dans le texte, l'avertissement pourra être valablement donné, *pourvu qu'il soit efficace*, par la voix, le geste ou un appareil sonore. Toutefois l'emploi d'un appareil sonore est, dans tous les cas, obligatoire pour les automobiles et les cycles (art. 25 et 50).

Les mots « *autres conducteurs* » ont une portée générale. La prescription s'appliquera donc aux conducteurs de bêtes de selle, de trait, de charge ou de bestiaux, ainsi qu'à tout conducteur de véhicules : véhicules attelés, automobiles, bicyclettes, etc., et y compris toutes voitures à bras.

(3) a) Il n'a pas paru indispensable d'imposer aux conducteurs de ne jamais abandonner le côté droit de la chaussée même lorsque le milieu est libre. Pareille obligation aurait eu pour effet, à raison du bombardement nécessaire des chaussées et de la faible largeur de beaucoup de voies publiques, de rendre la circulation des véhicules les plus chargés, des plus difficiles et des plus pénibles.

b) Rien n'interdit aux conducteurs d'utiliser l'*accotement*, par exemple au cas de croisement ou de dépassement. *Le défaut d'entretien des accotements engage même la responsabilité de l'administration gestionnaire du chemin lorsqu'un accident se produit.* (Cons. préf. Nancy 9 nov. 1928.)

L'action en responsabilité est de la compétence du *Conseil de Préfecture*. (Laferrière. Traité de la jurisprudence administrative t. II, p. 163-164 ; Cons. d'Et. 10 mai 1907. D. P. 1908. 3.116 ; 17 déc. 1909. D. P. 1911. 3.122 ; Civ. 27 janv. 1925. D. H. 1925. 161.)

Si le chemin est vicinal, le Préfet y représente valablement les communes qui ont le chemin dans leur domaine public. (Cons. d'Et. 20 nov. 1903. D. P. 1905. 3.13 ; Cons. préf. Nancy 9 nov. 1928 précité.)

Voir, d'autre part, sur la même question, les développements infra p. 274, nota 5).

(4) Lorsqu'ils dépassent et non lorsqu'ils sont dépassés (article 9).

(5) Le mot « *nécessité* » exclut le cas d'un virage pris à gauche par simple commodité. En effet dans deux cas seulement, il y a nécessité de se porter sur la partie gauche pour effectuer un virage : lorsque le virage est à angle très aigu sur la droite de la route que l'on suit ou lorsque voulant rebrousser chemin sur une voie étroite, ce mouvement ne peut avoir lieu qu'au moyen d'une manœuvre de marche arrière. Lorsqu'un *rebroussement* est effectué normalement sur une route suffisamment large, on se trouve à nouveau forcément sur la droite de la route, par rapport à la direction que l'on va suivre, dès que le véhicule a franchi l'axe de la chaussée et par conséquent dans les conditions réglementaires de circulation. En tout état de cause il est de la plus grande imprudence pour un conducteur de véhicule, quel qu'il soit, de se mettre en travers d'un

chemin, sans s'être au préalable assuré qu'il n'est pas suivi par une autre voiture. (Douai 30 déc. 1908 D. P. 1909.5.32.)

Un conducteur d'automobile engage sa responsabilité lorsqu'il est démontré que, *pour tourner à gauche*, au lieu de conserver sa droite et de prendre son virage large, de manière à aller prendre sa place sur la route nationale en tenant sa droite, il a viré *à la corde* en serrant sur la gauche. (Caen 2 juil. 1926 D. H. 1926 569.) Dans le même sens : Dijon 1^{er} mai 1929 D. H. 1929. 371.

(6) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(7) Pour les infractions au 1^{er} paragraphe de l'art. 7 prescrivant que « tout véhicule doit avoir un conducteur », voir véhicules abandonnés p. 241.

(8) Définition des « *voitures de messageries* » infra p. 407.

(9) Les dispositions intéressées du Code pénal (art. 471, 3^o) vise les bêtes de trait ou de charge et non les bêtes de selle, *bestiaux ou animaux quelconques*.

(10) Il ne s'agit pas, à vrai dire, dans la disposition édictée d'un « règlement contre la mauvaise direction des voitures ». C'est pourquoi les peines prévues par l'art. 475, 4^o, 476 et 478 du Code pénal n'ont pas paru applicables dans ce cas d'espèce.

(11) Jugé que lorsqu'un cheval attelé à une voiture s'est emporté par la faute de son conducteur, qui l'avait abandonné sans précautions sur la voie publique, et qu'une personne qui s'est élancée au-devant de lui pour l'arrêter, a reçu des blessures qui ont occasionné sa mort, le voiturier ne peut être considéré comme coupable d'homicide par imprudence ; il est seulement passible de peines de simple police pour avoir contrevenu aux règlements qui lui prescrivaient de se tenir constamment à portée de ses chevaux. (Metz 29 janvier 1862 D. P. 62-2-153.)

(12) Voir notamment un cas d'application de la loi de 1851, Trib. pol. Rennes 29 sept. 1922. (D. P. 22-2-16.)

(13) *Les Rivages de la Mer*, bien que d'un usage libre, n'ont pas le caractère de voie publique et ne sont à ce titre soumis à aucune réglementation de voirie. Par suite, le fait d'un voiturier d'avoir laissé à l'abandon sur le bord de la rue un mulet attelé qui s'est emporté, ne tombe pas sous l'application de l'art. 476, 3^o, du Code pénal, exclusivement relatif à la conduite et à la garde des voitures sur les voies publiques, et ne peut donner lieu, en cas de dommages autres que des blessures, qu'à une action civile. (Trib. simpl. pol. Saintes Maries D. P. 65-8-24.)

ARTICLE 8

Vitesse. — « Les conducteurs de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de somme (1) ou de selle, ou d'animaux, doivent toujours marcher à une allure modérée (2) dans la traversée des agglomérations (3) et toutes les fois que le chemin n'est pas parfaitement libre ou que la visibilité n'est pas assurée dans de bonnes conditions (4). »

PENALITES (5). — Les prescriptions s'adressant aux conducteurs, les infractions leur seront en principe imputables.

Ci-après le tableau des peines :

a) **Voitures.** — 1° Infraction commise sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication, par un conducteur de voitures ne servant pas au transport des personnes, ou de voitures de messageries (6) : Comme à l'art. 7 (supra, p. 240).

2° Tous autres cas : Amende de 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible, suivant les circonstances, pendant trois jours au plus, l'emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C. P., art. 475, 4°, 476 et 478 (7)).

b) **Animaux.** — 1° Chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture, dans l'intérieur d'un lieu habité (8) : Amende de 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible, suivant les circonstances, pendant trois jours au plus, l'emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C. P. art. 475, 4°, 476 et 478 (9)).

2° En dehors des cas ci-devant, tous animaux sur toutes les voies publiques : Amende en principal de 1 à 5 francs avec, en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C. P. art. 471, 15°, et 474).

NOTA

(1) Dans les autres articles (7, 9, 55 et 57), on trouve le terme de « bêtes de charge ». Bien que les deux expressions « bêtes de charge » et « bêtes de somme » soient à peu près synonymes, il aurait été évidemment désirable d'employer partout la même expression. La Convention internationale du 24 avril 1926 sur la circulation routière (J. O. 2 juil. 1927) a opté pour « bêtes de charge » (art. 2 et 3).

(2) Condition qui ne pourra être appréciée qu'à raison des circonstances de fait.

(3) Définition des « *agglomérations* » au Livre III. Pouvoirs des maires en matière de circulation.

(4) Dans le même ordre d'idées, le Code pénal (art. 475, 4°) punit « ceux qui auront fait ou laisser courir leurs *chevaux*, » *bêtes de trait, de charge ou de monture* dans l'intérieur d'un » lieu habité. »

Conditions à apprécier suivant les circonstances de fait.

La vitesse des automobiles est plus spécialement réglementée par l'art. 31 et celle des cycles par l'art. 52.

Les Préfets et Maires peuvent, d'autre part, édicter des dispositions plus rigoureuses (art. 62). Voir nos développements sur cette importante question au Livre III.

(5) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(6) Définition des « *voitures de messageries* », infra p. 407.

(7) Violation des « *règlements contre la rapidité des voitures*. »

(8) Suivant les termes mêmes de l'art. 475, 4°, C. P., texte rappelé note 4 ci-dessus.

(9) Voir le nota 7 ci-dessus.

ARTICLE 9

Croisement et dépassement. — « Les conducteurs
« de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de
« charge ou de selle, ou d'animaux, doivent prendre
« leur droite pour croiser ou se laisser dépasser;
« ils doivent prendre à gauche pour dépasser (1).

« Ils doivent se ranger à droite à l'approche de
« tout véhicule ou animal accompagné (2). Lorsqu'ils
« sont croisés ou dépassés (3), ils doivent laisser
« libre à gauche le plus large espace possible et au
« moins la moitié de la chaussée quand il s'agit d'un
« autre véhicule ou d'un troupeau (4), ou deux
« mètres (5) quand il s'agit d'un piéton, d'un
« cycle ou d'un animal isolé (6).

« Lorsqu'ils veulent dépasser un autre véhicule,
« ils doivent, avant de prendre la gauche, s'assurer
« qu'ils peuvent le faire sans risquer une collision
« avec un véhicule ou animal venant en sens
« inverse (7).

« Il est interdit d'effectuer un dépassement quand
« la visibilité en avant n'est pas suffisante.

« Après un dépassement, un conducteur ne doit
« ramener son véhicule sur la droite qu'après s'être
« assuré qu'il peut le faire sans inconvénient pour
« le véhicule ou l'animal dépassé (8). »

Sens de circulation. — Les articles 7 et 9 rendent obligatoire pour les usagers le sens de circulation à droite pratiqué de longue date sur les routes françaises, sans pourtant n'avoir jamais fait l'objet d'une disposition réglementaire explicite (9).

L'expression de *sens de circulation* ne veut pas dire que la circulation doit s'exercer sur les voies publiques dans un seul sens. C'est en effet un principe *universellement admis*, au point qu'il n'a pas paru utile de le rappeler dans le Code de la route, que les **voies publiques sont**, sauf prescriptions contraires édictées dans des cas exceptionnels (rues de villes par exemple), ouvertes à la circulation dans les deux sens.

Mais c'est également un principe fondamental de circulation que l'on doit tenir un côté de la voie publique de préfé-

rence à l'autre selon le sens suivi. On dit alors que le « sens de circulation » est à *droite* ou à *gauche* si ce côté est celui qui se trouve à la droite ou à la gauche de la direction de marche.

Le sens de circulation commande le côté où, au cas de rencontre, chacun des usagers doit se détourner. C'est le *côté du sens de circulation pour croiser ou laisser dépasser*, et le *côté opposé pour dépasser*. Autrement dit on *croise* à droite et on *double* à gauche quand le sens de circulation est à droite ; on *croise* à gauche et on *double* à droite lorsqu'il est à gauche.

En dehors de la France, la circulation s'effectue à droite dans la plupart des pays d'Europe : Allemagne, Belgique, Suisse, Italie, Finlande, Norvège, etc... Elle a lieu à gauche en Angleterre, Suède, Portugal, etc...

Le sens de circulation à droite, bien qu'étant le plus en usage, est beaucoup critiqué. On fait observer que l'homme est généralement droitier et qu'en conséquence il accomplit tous ses actes en laissant l'objet à sa droite. Va-t-il à bicyclette ou à cheval ? Il monte et descend à gauche. Est-il charretier ? Il marche à gauche de son attelage. En un mot il reste toujours à gauche et, par suite, si le sens de circulation est à droite comme en France, il fera toutes les manœuvres au beau milieu de la chaussée. D'autre part le siège étant habituellement à droite sur les véhicules, le conducteur qui dépasse ne peut voir si l'espace est libre devant lui que lorsque son véhicule est déjà découvert, c'est-à-dire en danger d'être heurté par un autre véhicule arrivant en sens inverse.

A ces objections, on répond que puisque les charretiers ont naturellement tendance à se tenir à gauche de leurs véhicules, ils se trouveront, avec le sens de circulation à droite, dans les meilleures conditions pour ranger et maintenir leurs chevaux, en les poussant à droite de la chaussée, alors qu'avec le sens à gauche ils seraient moins maîtres de leur attelage pour l'empêcher en cas de frayeur, de se rejeter brusquement à droite et de causer un accident. Il ne paraîtrait pas d'ailleurs impossible d'obtenir que les sièges soient placés sur le côté gauche, au lieu du côté droit des véhicules.

La Commission chargée d'élaborer le Code de la route en 1909, avait émis, à une faible majorité, un vote favorable à l'adoption du sens de circulation à gauche. Mais le Gouvernement a cru devoir laisser les choses en l'état.

La question du sens de circulation à droite ou à gauche a été de nouveau agitée, mais également sans résultat, à la Conférence internationale sur la circulation routière, tenue à Paris, du 20 au 24 avril 1926.

A la vérité, le sens de circulation résulte d'*habitudes anciennes* qu'il paraît difficile, *sinon dangereux* de modifier. C'est pourquoi le Code de la route, pas plus que la Convention internationale du 24 avril 1926, n'ont, en fait, rien changé (10).

PENALITES (11). — Les prescriptions s'adressant aux conducteurs, les infractions leurs seront en principe imputables.

Ci-après, le tableau des peines :

a) *Conducteurs de voitures.* — Comme pour l'article 7 .
Loi du 30 mai 1851, art. 5 et 6 ; C. P. art. 475, 3°, et 4°,
476 et 478 (12). *Supra*, p. 240.

b) *Conducteurs d'animaux.* — 1° Croisement et dépassement
des chevaux d'attelage, bêtes de trait ou de charge, *avec des*
voitures (13) : C. P. art. 475, 3°, 476 et 478 (*Comme pour l'art.*
7, supra p. 240).

2° Autres cas : C.P. art. 471, 15°, et 474 (14) (*supra* p. 240).

NOTA

(1) Il résulte de la combinaison des art. 9 et 31 du Déc. 31
déc. 1922, que le *conducteur d'une voiture automobile peut*
seulement dépasser, sur sa gauche, les véhicules qui le précè-
dent et qu'il est tenu, s'il ne peut effectuer ce dépassement en
observant ladite prescription, de ralentir ou de s'arrêter afin
d'éviter tout accident.

Commet en conséquence le délit d'homicide (ou de blessu-
res) par imprudence, le conducteur d'une automobile qui cause
un accident au cours d'un *dépassement à droite* ; et il importe
peu que la victime, qui conduisait elle-même un véhicule (dans
l'espèce, une bicyclette), ait commis une imprudence et se soit
obstinée à demeurer sur le côté de la chaussée (Crim. 29 nov.
1928, D. H. 1929.5 ; voir les commentaires *infra* p. 451, nota 2).

(2) Les conducteurs se trouvent, en fait, également tenus de
se ranger à l'approche d'un troupeau, d'un piéton, d'un cycle
ou d'un animal isolé, bien que l'art. 9 ne le précise pas spéciale-
ment, puisque dans ces cas, ils doivent, aux termes mêmes de
cet article, laisser au moins deux mètres de passage.

Jugé dans un autre ordre d'idées, qu'un conducteur de voi-
ture et spécialement d'automobile doit, non seulement porter
son attention en avant de lui pour éviter toute rencontre, *mais*
encore en arrière afin d'éviter aussi, s'il est suivi par un autre
véhicule ayant une plus grande allure, d'opérer un virage et
d'éviter une collision (Trib. paix Saint-Julien-du-Sault, 7 avril
1908, D.P. 1908.5.16).

Décidé d'autre part qu'il y a responsabilité partagée dans
le cas d'un conducteur de véhicule qui, en *occupant le milieu*
de la chaussée, sur la gauche, et en s'obstinant à ne pas livrer
passage, malgré des appels réitérés, a rendu possible l'accident
dont il a été victime (C. Ap. Paris, 15 fév. 1929, D.H. 1929.208).

(3) En tout état de cause, la place occupée à droite sur la
route par les véhicules croisés ou dépassés ne doit pas être su-
périeure à la largeur maximum de 2 m. 50, prévue *pour le gaba-*
rit et les chargements (art. 3 et 6). Une dimension plus grande
est seulement admissible pour les transports exceptionnels, ré-
gulièrément autorisés (art. 14).

(4) Voir les commentaires à l'art. 56, *infra* p. 463, nota 1.

(5) Le Code de la route présente, quant à cette dernière
prescription, une certaine obscurité.

Il s'agit évidemment de deux mètres de passage utile. Or,

beaucoup de « *Voies ouvertes à la circulation publique* », auxquelles le Code de la route s'applique indistinctement (art. 1), présentent une faible largeur de chaussée alors que l'encombrement des véhicules peut atteindre 2 m. 50 (art. 3 et 6). Il ne sera donc pas toujours possible aux conducteurs de réserver le passage prévu de deux mètres. Mais il suffira alors qu'ils laissent libre le plus large espace qu'ils pourront, pour n'être pas punissables. L'impossibilité absolue dans laquelle ils se trouveront, d'observer strictement le règlement, constituera le cas de force majeure excusant l'infraction. (Développements sous ce terme au Livre III.)

La portée générale des dispositions nouvelles permet de ne plus tenir compte d'une jurisprudence antérieure encore rapportée dans les commentaires, que les conducteurs sont seulement tenus de réserver juste le passage nécessaire pour se garer : aux cavaliers (Crim. 19 janv. 1873, D.P. 73.1.163), aux piétons (Crim. 30 nov. 1872, D. P. 72.1.477) et aux cyclistes (Crim. 1^{er} juin 1892, D.P. 94.1.464 ; Dijon, 27 nov. 1895, D.P. 96.2.145).

Jugé que le charretier qui, en ne laissant sur sa gauche qu'un *passage insuffisant*, oblige un bicycliste marchant dans le même sens à mettre pied à terre et qui, ensuite, en ne se plaçant pas à la tête de son cheval, permet à son attelage de se reporter brusquement sur la droite au moment où le vélocipédiste, ayant dépassé la voiture, remonte sur sa machine en tenant la droite de la chaussée, est responsable de l'accident dont est victime le bicycliste et conséquemment est passible de dommages intérêts (Angers, 19 juil. 1899, D. P. 1900.2.308).

Voir aux art. 31, 53, 55 et 56 les dispositions spéciales prévues pour le croisement et le dépassement des automobiles, des cycles, des piétons et des troupeaux.

(6) L'art. 57 interdit en principe la circulation sur les voies publiques des *animaux isolés, non gardés*. Cette disposition sera de nature à atténuer la responsabilité civile des conducteurs de véhicules qui auront occasionné *par leur faute* un accident à l'un de ces animaux. (Voir sur cette question les commentaires de l'art. 57).

(7) A défaut de réserves expresses dans le Code de la route, la règle générale du dépassement à gauche doit être considérée comme *toujours applicable*, même pour les *véhicules doublant un tramway* dont la voie est au milieu de la chaussée lorsque le Maire, en vertu de ses pouvoirs de police, n'a pas prescrit, dans ce cas exceptionnel, le dépassement à droite. Mais dans cette circonstance, plus que dans toute autre, le conducteur est tenu d'observer strictement les mesures de prudence qui lui sont imposées pour doubler sans accident. (Voir en ce sens la réponse à la question écrite N° 4356, Ch. des Dép., J. O. du 25 mai 1925).

Le conducteur d'une voiture qui veut dépasser une autre voiture progressant dans le même sens, sur la même route, est tenue de s'assurer auparavant qu'il lui sera laissé l'espace nécessaire. Ce conducteur est fondé à croire qu'il peut prendre les devants lorsque, sur son appel, il voit la voiture qui le précède se ranger à droite. Par suite, si cette voiture se met ensuite au travers de la voie, son conducteur commet une faute (Trib. civ. Castres, 7 mai 1907, D.P. 1908.5.8). Mais si la voiture à dépas-

ser est sur le point d'arriver à un carrefour de routes, le fait par cette voiture de se ranger à droite peut avoir pour but, non de laisser le passage libre à la voiture de derrière, mais de diriger le véhicule dans une des autres voies aboutissant au carrefour. Dans ce cas il y a imprudence de la part d'un conducteur de chercher à dépasser la voiture et si, dans cette tentative, une collision se produit, il doit être déclaré responsable de l'accident (même arrêt).

(8) Commet une infraction à l'art. 9 du Code de la route, l'automobiliste qui, *alors qu'une voiture venait en sens inverse, a voulu néanmoins dépasser une camionnette, et s'est redressé trop brusquement*, en ramenant, après le dépassement, son automobile sur la droite de la route (Cr Ap. de Paris, 15 fév. 1929, D.H., 1929.208).

(9) Le Décret du 10 Août 1852 (art. 9) contenait la disposition suivante : « Tout roulier ou conducteur de voiture doit se ranger à sa droite à l'approche de toute autre voiture, de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la chaussée ». La circulaire interprétative du 23 juillet 1852 précisait que « l'article 9 ne fait que conserver l'usage généralement adopté par les cochers et voituriers. Cet usage devient ainsi une obligation pour tous... »

Mais la règle édictée n'était ni complète, puisqu'elle visait exclusivement le cas spécial du croisement des voitures, ni générale, le Décret du 10 Août 1852 ne s'appliquant qu'aux routes nationales, aux routes départementales et aux chemins vicinaux de grande communication.

(10) La Convention clôturant les travaux de cette Conférence (J. O. 2 Juill. 1927) a toutefois stipulé que « dans un même pays le sens réglementaire de la circulation doit être uniforme sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique » (art. 4). Ce texte vise les pays comme l'Autriche où le sens de circulation varie d'une province à l'autre. Mais les gouvernements restent libres d'adopter, pour sens réglementaire uniforme sur leur Territoire, l'un ou l'autre des deux sens, aucune préférence n'étant indiquée dans la Convention

(11) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(12) L'article 475, 3°, du Code pénal ne laisse place à l'application d'une peine que pour le croisement ou le dépassement de bêtes de trait ou de charge et de voitures avec une voiture.

Mais, pour le croisement ou le dépassement des voitures avec les animaux de trait, de charge ou autres, les dispositions de l'art. 9 du Code de la route établissent en fait un « règlement contre la mauvaise direction des voitures » dont la violation est punie par les articles 475, 4°, 476 et 478 du Code pénal, ce qui justifie les indications du tableau.

(13) L'article 475, 3°, du Code pénal punit « les rouliers, charretiers, conducteurs de voitures quelconques ou de bêtes de charge qui auraient contrevenu aux règlements par lesquels ils sont obligés... de se détourner ou ranger devant toutes autres voitures, et à leur approche de leur laisser libre au moins la moitié des rues, chaussées, routes et chemins. »

Ce texte, bien qu'employant l'expression d'une portée générale de « *toutes autres voitures* », ne vise en fait sous cette dénomination que les voitures pour lesquelles la moitié de la chaussée doit être laissée libre pour le croisement ou dépassement, et non les *cycles* pour lesquels cette obligation n'est pas prévue.

Les cycles ne sont d'ailleurs pas considérés comme des voitures au sens de la jurisprudence. Voir nos développements sur ce sujet au Chapitre III.

(14) Alors que l'article 475, 4°, du Code pénal prévoit une peine pour la violation des règlements *contre la mauvaise direction des voitures*, rien d'analogue n'existe pour la violation des règlements *contre la mauvaise direction des animaux*. C'est pourquoi les peines seront différentes dans les cas *a* et *b* du tableau.

ARTICLE 10

Bifurcations et croisées de chemins. — « Tout
« conducteur de véhicule ou d'animaux, abordant
« une bifurcation ou une croisée de chemins, doit
« annoncer son approche et vérifier que la voie est
« libre, marcher à une allure modérée et serrer sur
« sa droite, surtout aux endroits où la visibilité est
« imparfaite (1).

« *Le conducteur est tenu, aux bifurcations et*
« *croisées de chemins, de céder le passage au con-*
« *ducteur qui vient sur la voie située à sa droite (2).*

« *Toutefois, en dehors des agglomérations, la*
« *priorité de passage aux bifurcations et croisées*
« *de chemins est accordée aux véhicules circulant*
« *sur les routes nationales » (3).*

Priorité du passage. — Jusqu'au décret du 27 mai 1921 (premier Code de la route), aucune disposition réglementaire ne fixait lequel des conducteurs se présentant ensemble à une bifurcation ou croisée de chemins, devait passer le premier. En fait, *suivant une pratique ancienne*, tout conducteur laissait la priorité à celui qui venait sur une voie située à sa droite.

Rompant avec cette pratique, le décret du 27 mai 1921 donna un *droit absolu* de priorité aux véhicules circulant sur *les routes nationales*.

On voulait ainsi, dans un désir d'organisation méthodique du réseau routier, faciliter la circulation à grande distance des automobiles sur les voies principales.

Mais la Conférence internationale sur la circulation routière, réunie à Paris du 20 au 24 avril 1926, s'étant prononcée contre la priorité du passage réservée aux véhicules circulant sur les voies principales (Convention routière du 24 avril 1926, art. 6, *J. O.* 2 juillet 1927), on revint à l'ancienne règle de la priorité accordée au véhicule arrivant sur la voie de droite (Déc. 12 avril 1927, *J. O.* 15 avril. Circ. T. P. 6 mai 1927).

Ce retour sur le passé n'apparut pas, à l'expérience, comme très heureux. Sur les grandes routes, les conducteurs ne peuvent, en effet, souvent apercevoir les voies secondaires que lorsqu'ils arrivent à leur hauteur et on eut, pour ce motif, à déplorer des accidents graves. Aussi, sous la pression des conseils généraux et des associations touristiques, le Gouvernement dut rétablir la règle de 1921 (Déc. 5 oct. 1929, *J. O.* 29 oct. Circ. T. P. 20 oct. 1929).

Depuis le 1^{er} novembre 1929 (4), les véhicules circulant *sur les routes nationales* ont à nouveau la priorité du passage aux bifurcations et croisées de chemins avec les voies secondaires, *sauf dans l'intérieur des agglomérations* où la règle de la priorité au véhicule venant de la voie de droite reste, dans tous les cas, applicable (5).

REMARQUES ESSENTIELLES. — 1° Beaucoup d'agents verbalisateurs font une *application inexacte* des dispositions de l'art. 10 du Code de la route. Qu'un accident se produise à une bifurcation ou croisée de chemins, ils ne veulent connaître comme responsable de l'accident que le conducteur qui n'avait pas la priorité de passage, et ne s'occupent pas de relater dans leur procès-verbal les circonstances diverses de l'accident qui seules permettraient aux tribunaux de dégager les responsabilités. *C'est une erreur grossière et une faute.*

Un conducteur n'a en effet nullement le droit d'en bousculer un autre sous prétexte d'user de son droit de priorité (6). Au contraire, l'art 31 du Code de la route lui fait un *devoir strict* de rester, *en toutes circonstances*, maître de sa vitesse pour éviter tout accident. Il est par conséquent en faute, bien qu'ayant la priorité, s'il heurte un autre véhicule (7). Mais il va de soi que sa responsabilité est en principe dérogée si c'est, au contraire, cet autre véhicule qui l'a heurté.

2° Les *voies privées ouvertes à la circulation publique* donnent droit, comme les voies publiques proprement dites, à la priorité de passage. Le Code de la route est en effet applicable à toutes les voies ouvertes à la circulation publique (art. 1) et l'article 10 n'a pas fait de distinction entre ces dernières et les voies publiques proprement dites pour la priorité du passage aux bifurcations et croisées de chemins.

3° Les *voies privées non ouvertes à la circulation publique* n'étant pas régies par le Code de la route, ne donnent pas droit à la priorité du passage. Il en est notamment ainsi d'un chemin privé, herbeux, non ouvert à la circulation et pouvant être fermé par une barrière (Dijon, 1^{er} mai 1929, D. H. 1929, 371).

Un véhicule débouchant de l'une de ces voies est plus spécialement tenu de s'assurer que la voie est libre et de rester maître de sa vitesse pour éviter tout accident (Caen, 3 juill. 1925, D. H. 1925, 638). Dans le même sens Dijon 1^{er} mai 1929 précité.

REGLEMENTS LOCAUX

Les Préfets et les Maires peuvent, en vertu de leurs pouvoirs de police rappelés à l'art. 62, prescrire des mesures plus rigoureuses que celles résultant de la réglementation générale, mais non des mesures contraires. (Voir nos développements sur cette importante question au Livre III, Pouvoirs des Préfets et Maires en matière de police).

Ces pouvoirs ne sauraient donc servir de base à des dispositions ayant pour but, non de renforcer les prescriptions générales, *mais de leur substituer un régime différent.* (Voir en

ce sens un arrêt du Conseil d'Etat, du 2 avril 1924, D. H. 1924, 418.) (8)

Dans l'intérêt de la sécurité publique, il importe d'ailleurs que les Préfets ou les Maires ne puissent pas modifier à leur fantaisie, chacun dans l'étendue restreinte de son département ou de son agglomération, les règles de circulation élaborées par l'autorité supérieure pour l'ensemble du territoire, car la diversité des régimes d'un département, ou d'une commune à l'autre, créerait des confusions regrettables dans l'esprit des conducteurs et augmenterait ainsi les causes d'accidents.

C'est du reste le premier devoir de ces fonctionnaires de donner l'exemple du respect des règlements établis par l'autorité supérieure.

Sont donc *nettement illégaux* comme contraires aux dispositions de l'art. 10 du Code de la route, les arrêtés de certains Préfets ou Maires qui ont substitué à la règle de la priorité de passage aux bifurcations et croisées de chemins, réservés en toutes circonstances au véhicule venant de la voie de droite, une règle différente, par exemple, celle de la priorité de passage attribuée d'après la classe hiérarchique des voies suivies (9).

Il appartient aux conducteurs poursuivis pour contravention aux arrêtés préfectoraux ou municipaux de cette nature, de se prévaloir, le cas échéant, de cette illégalité devant les tribunaux en vue d'échapper aux sanctions.

Il a même été jugé *qu'en cas de conflit entre l'arrêté d'un Préfet ou d'un Maire et le Code de la route*, le conducteur qui s'est conformé aux dispositions du Code de la route *est dégagé de toute responsabilité* si un accident survient à une bifurcation ou croisée de chemins avec un autre véhicule observant la règle établie par l'arrêté du Préfet ou du Maire (Crim. 22 juin 1928. Biosca, D. H. 1928 464).

PÉNALITÉS. — Comme pour l'article 9. Tableau des peines supra p. 248.

NOTA

(1) a) A ces mesures de prudence, s'ajoutent, *pour les automobiles*, celles prescrites par les articles 25 (signaux sonores) et 31 (vitesse).

L'article 31 stipule notamment que les conducteurs d'automobiles doivent rester constamment maîtres de leur vitesse, qu'ils sont notamment tenus de ralentir ou même d'arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation, notamment dans... *les carrefours*, lors d'un croisement ou d'un dépassement. Voir sur cette question la circ. T. P. 20 oct. 1929, nota 3 ci-dessous et l'important arrêt de la Cour d'Amiens du 20 av. 1925 D. H. 1925 p. 371, infra nota 6 p. 258.

Ainsi un automobiliste qui n'a pas actionné le signal avertisseur de sa voiture qu'il conduisait d'ailleurs à une vitesse exagérée et ne s'est pas arrêté bien qu'il ait vu une motocyclette survenir devant lui à un croisement de rues, est péna-

lement responsable de la collision de sa voiture avec cette motocyclette. (Crim. 2 mai 1929, D. H. 1929, 348.)

Pour les cycles, voir l'art. 52.

b) Il suffit de circuler en automobiles sur les grandes routes pour se rendre compte que les croisements avec les voies secondaires ne sont généralement aperçus que lorsqu'on arrive à leur hauteur. C'est évidemment à raison de cette circonstance de fait qu'il a été jugé que les conducteurs abordant une voie *qui leur paraît plus importante et par suite plus fréquentée* que celle qu'ils suivent, doivent redoubler de prudence, faute de quoi ils peuvent être déclarés responsables si un accident se produit, *même s'ils avaient la priorité du passage* ou même si le conducteur de la voiture suivant la voie la plus fréquentée marchait à une allure telle qu'il ne pouvait pas arrêter immédiatement son véhicule si un obstacle venait à surgir. (Voir en ce sens, Req. 8 déc. 1925. D. H. 1926 I ; Paris, 26 déc. 1925 D. H. 1926. 90.)

Décidé dans le même ordre d'idées, que le conducteur d'automobile qui, *débouchant d'un chemin vicinal large de 6 mètres, aborde un chemin de grande communication large de 9 mètres, plus fréquentée, où il savait que d'autres véhicules pouvaient se présenter inopinément*, doit vérifier que la voie est libre, marcher de façon à pouvoir s'arrêter instantanément et serrer sur sa droite, *alors surtout qu'à cette croisée de chemins un talus rend la visibilité imparfaite*. (C. Paris 12 déc. 1929. Gaz. Trib. 18 fév. 1930.)

Jugé encore que si *l'ignorance de la configuration de la route* ne dispense pas un automobiliste de l'observation des règlements et notamment d'être prêt à céder la priorité de passage aux bifurcations, *alors surtout que l'existence de maisons signalant l'approche d'un hameau et la courbe de la route cachant la vue*, la prudence l'obligeait à modérer son allure et à être pleinement maître de sa vitesse, *elle peut toutefois servir d'atténuation dans l'appréciation de la peine*. D'ailleurs lorsqu'un accident survient ainsi à un croisement, il y a *faute commune* lorsque l'autre voiture, bien qu'ayant la priorité de passage, débouche sans corner et sans tenir sa droite sur une route nationale. (Cour d'ap. Bourges 8 mars 1928. Gaz. Pal. 11 juil. 28.)

Le conducteur d'une automobile doit être déclaré responsable de la collision qui s'est produite entre son véhicule et une autre automobile lorsqu'il est démontré que pour tourner à gauche, au lieu de conserver sa droite et de prendre son virage large de manière à aller prendre sa place sur la route qu'il abordait en tenant sa droite, il a viré à la corde en serrant sur la gauche. (Caen, 2 juil. 1926. D. H. 1926, 569. Voir aussi dans le même sens Dijon, 12 mai 1929. D. H. 1929. 371 Application combinée des articles 7 et 10.)

L'automobiliste qui doit à un croisement de routes céder le passage à celui qui vient sur sa droite ne saurait être déclaré en faute s'il marchait à une allure telle qu'il pouvait immédiatement s'arrêter et si le survenant avait *négligé de faire fonctionner son signal avertisseur*. Ce dernier qui d'ailleurs marchait à une allure excessive doit être déclaré responsable de l'accident survenu faute d'avoir obéi aux prescriptions réglementaires. (Trib. civ. Saint-Brieuc 1^{er} juin 1926. D. H. 1926. 416.)

2. Modification apportée par le Décret du 12 Avril 1927 (J. O. 15 avril 1927 et Circ. T. P. 6 mai 1927).

THEORIE DE L'AXE MEDIAN

L'art. 10 du Code de la route doit être entendu en ce sens que le conducteur de gauche doit s'effacer et laisser le passage libre chaque fois qu'en arrivant à un carrefour, à la vitesse réduite que prescrivent les règlements, il peut apercevoir sur sa droite un autre véhicule qui se trouve tellement près du croisement qu'il ne puisse avoir la certitude de traverser sans danger de collision avec lui. (Cour d'ap. Rouen 27 fév. 1928. Gaz. Pal. 3-4 oct. 1928.)

En effet, jamais ni dans ses termes, ni dans son esprit, l'art. 10 n'a entendu subordonner l'exercice du droit de préférence qu'il créait en faveur du conducteur de droite, à la *présentation rigoureusement simultanée des deux véhicules à l'entrée des croisements*, pas plus qu'il n'a entendu lui faire perdre ce droit pas ce simple fait que la voiture de gauche serait la première parvenue au milieu du carrefour. (Jugement précité. Dans le même sens Trib. dép. Alpes-Maritimes 10 janv. 1928. Gaz. Pal. 3-4 oct. 1928.)

Pareille interprétation équivaldrait à la suppression pratique de toute priorité pour le conducteur de droite, puisque celui-ci devrait être considéré comme responsable de tous les accidents occasionnés dans les carrefours; ces accidents ne pouvant, en effet, normalement se produire que dans la partie du croisement qui fait suite à la moitié droite de la voie qu'il suit, et alors, par conséquent, que le conducteur de gauche a déjà nécessairement franchi *l'axe médian* dudit carrefour. (Rouen 27 fév. 1928 précité.)

Elle offrirait, d'autre part, un réel danger en donnant à la voiture qui arrive sur la gauche la tentation d'accélérer l'allure pour se créer ainsi une priorité de passage, à l'encontre d'une disposition légale très nette, très claire et dont la stricte observation apparaît comme le meilleur moyen de prévenir les accidents. (Trib. dép. Alpes-Maritimes, 10 janv. 1928 précité.)

Jugé toutefois, plus récemment, en sens contraire, que *la règle habituelle de la priorité de passage n'est applicable qu'au cas où aucun des deux véhicules n'a dépassé l'axe médian de la rue à traverser et si cette circonstance se rencontre, la voiture qui a dépassé cet axe a, de ce fait, acquis la priorité de passage et peut continuer sa route, encore bien que l'autre voiture se soit présentée à droite. (Trib. com. Saint-Etienne. Gaz. Trib. 25 mai 1929.)*

La *Cour de cassation* a confirmé dans une certaine mesure cette dernière thèse en décidant qu'un conducteur d'automobile, qui a heurté à l'arrière une motocyclette à un croisement, ne peut se prévaloir du droit de priorité accordée par l'art. 10, le fait que la motocyclette a été heurtée par l'arrière prouve qu'elle avait déjà franchi le croisement et que par suite elle avait précédé l'automobile audit croisement. (Crim. 2 mai 1929. D. H. 1929. 348.)

En tout état de cause, lorsque le conducteur de la voiture qui va couper une voie n'a été gêné en rien pour se rendre compte de l'arrivée d'une voiture sur sa droite, *c'est à lui à*

démontrer qu'il a été commis, par la voiture ayant la priorité de passage, une faute ou une imprudence de nature à lui faire supporter tout ou partie de la responsabilité. (Trib. dép. Alpes-Maritimes 10 janv. 1928, précité.)

(3) Modifications apportées par le Décret du 5 oct. 1929. (J. O. 29 oct.)

Circ. T. P. 20 oct. 1929 (J. O. 29 oct.) : « Mais le droit de » priorité reconnu au véhicule de droite par le décret de 1927 » reste la règle générale :

» 1° Dans les agglomérations ;

» 2° Aux croisements de deux routes secondaires ou de deux » routes nationales en rase campagne.

» On ne saurait d'ailleurs trop mettre les automobilistes » en garde contre une interprétation inexacte du droit que » leur conférera le nouveau décret sur les routes nationa- » les. La priorité accordée aux véhicules circulant sur des » routes n'exclut pas pour les conducteurs l'obligation de faire » preuve de prudence aux abords de tout carrefour, de signaler » leur approche par des signaux sonores, de serrer sur leur » droite et de rester entièrement maîtres de la vitesse de leur » véhicule, en prévision d'un événement imprévu, fût-il dû à » la faute d'un tiers. » (Voir dans le même sens l'arrêt de la Cour d'Amiens du 20 av. 1925. D. H. 1925. 371, infra noté 6 ci-dessous).

La circulaire du 20 oct. 1929 ajoute qu'en vue de signaler les points de croisements des voies secondaires avec les routes nationales qui confèrent le droit de priorité, « il sera placé à » cet effet, sur les voies secondaires, à proximité du croise- » ment, un panneau triangulaire d'obstacle la pointe en bas, » portant la lettre N peinte en blanc sur fond rouge. »

Une circulaire T. P. et Int. du 2 avril 1930 précise les conditions de pose de ces signaux.

Pour la priorité du passage dans l'intérieur des agglomérations, voir nos développements nota 5 ci-dessous.

(4) Pour les conditions d'application des nouvelles dispositions : croisement de deux routes nationales, signalisation, etc., voir les renseignements donnés par la circ. T. P. 20 oct. 1929, nota 3 ci-dessus.

(5) A remarquer que l'article 10 ancien du Code de la route (antérieur au Décret du 12 avril 1927) contenait une disposition réservant aux maires, dans l'intérieur des agglomérations, le pouvoir de fixer les voies devant bénéficier de la priorité et que rien d'analogue n'existe dans le nouveau décret du 5 octobre 1929. (Voir les développements nota 8 ci-après).

A défaut d'une délégation expresse, les Maires devront donc s'en tenir, dans les agglomérations, en droit strict, à la priorité du passage réservé au véhicule venant de la voie de droite, voir nota 8 ci-après.

(6) Voir notamment nota 1, supra p. 255 et la circ. 20 octobre 1929, nota 3 ci-dessus.

Ainsi jugé que la priorité de passage ne donne pas à l'automobiliste qui en bénéficie le droit de renverser les obstacles

qui peuvent se présenter devant lui : tout automobiliste a, au contraire, la *stricte obligation*, spécialement au carrefour, de rester suffisamment maître de sa vitesse pour éviter ces obstacles s'ils viennent à naître. (Voir art. 31.) En conséquence, celui qui, dans un carrefour, a heurté un autre automobiliste, peut être en faute bien qu'il ait la priorité du passage, s'il n'a pas pris les précautions suffisante. (Amiens, 20 av. 1925. D. H. 1925. 371.)

(7) Dans ce sens Crim. 2 mai 1929. D. H. 1929. 348, nota 6 supra 258 et l'arrêt précité de la Cour d'Amiens.

(8) Jugé notamment que l'art. 10 du Déc. du 12 av. 1927 réglementant pour toute l'étendue du territoire la circulation des véhicules aux bifurcations et croisées des voies publiques, a implicitement abrogé les prescriptions contraires qui existaient dans les arrêtés municipaux. (Crim. 22 juin 1928. Rec. Gaz. Trib. 28-1. 142.)

Cet arrêt se justifie, non seulement en vertu des principes généraux ci-dessus énoncés, mais encore par le fait que l'art. 10 du Code de la route contenait une disposition réservant le pouvoir de réglementation des maires dans les agglomérations et que le Décret du 12 avril 1927 a supprimé

Il résulte d'ailleurs implicitement des nouvelles dispositions du Décret du 5 octobre 1929 que, *dans l'intérieur des agglomérations, la priorité du passage aux bifurcations et croisées de chemins appartient dans tous les cas au conducteur venant sur la voie de droite.*

Sauf si des motifs *exceptionnels* de sécurité publique le justifient, *les maires ne peuvent pas valablement modifier ce régime.*

(9) Voir nota 8 ci-devant.

APPENDICE AUX ARTICLES 7, 9 ET 10

Croisement et dépassement avec les voies ferrées

Les véhicules empruntant la voie ferrée n'ont pas la souplesse de marche des autres véhicules. Aussi est-il en principe conforme à l'ordre naturel des choses que, lorsqu'une voie ferrée traverse ou suit une route, la priorité du passage leur appartienne (1).

Cette priorité, si elle n'est inscrite dans aucun texte réglementaire, résulte implicitement de diverses dispositions du *Décret du 11 novembre 1917*, modifié le 2 mai 1930 (*J.O.* 16 mai 1930), portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local et d'intérêt général, et notamment de l'article 15 de ce décret prévoyant que les routes pourront être barrées pour le passage des trains, ainsi que de l'article 43 stipulant que les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement.

L'article 79 précise d'ailleurs, en ce qui concerne les voies ferrées d'intérêt local, que : « Tout piéton, cavalier, vélocipédiste, automobiliste ou conducteur de véhicule à traction animée doit, à l'approche d'une voiture ou d'un train appartenant au service de la voie ferrée, dégager immédiatement cette voie et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel qui y circule.

« Tout conducteur de troupeaux ou d'animaux doit les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de cette voie ».

Mais la priorité de passage ainsi admise en faveur du chemin de fer ne le dégage pas en principe de la responsabilité qu'il peut encourir au cas où un accident survient avec un usager de la route.

L'article 15, § dernier, du Décret du 11 novembre 1917 prévoit en effet que « lorsqu'une voie ferrée est établie sur une voie publique, la compagnie est tenue de prendre à ses frais, partout où la nécessité en a été reconnue par le Ministre, après avis du Service de contrôle, et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des voitures et des trains sur la voie ferrée, ainsi que celle de la circulation ordinaire sur toute voie publique suivie ou traversée par cette voie ferrée. »

Si un accident se produit avec un usager de la route, ce sera la preuve évidente que le chemin de fer n'aura pas pris toutes les mesures de sécurité qu'il devait (2), et il ne pourra se dégager de la responsabilité qui lui incombe de ce fait, qu'en démontrant la faute de la victime (3).

D'ailleurs, si l'art. 43 spécifie que « les trains ne peuvent s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés », l'article 54 revenant sur cette règle, trop absolue, ajoute que « le mécanicien doit porter constamment son attention sur

« l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche au cas d'obstacles, suivant les circonstances... ».

Par conséquent, si un train renverse un usager ou heurte un véhicule, la faute en sera en principe imputable au mécanicien qui n'aura pas arrêté le mouvement assez tôt pour éviter l'accident, ainsi que l'art. 54 lui en faisait le strict devoir (4).

Sans doute, l'art. 54 prévoit encore que le mécanicien doit signaler son approche au moyen d'un *appareil sonore*, du type déterminé par le ministre des Travaux publics (5). Mais le fait qu'il aura pris cette précaution ne diminue en rien la gravité de sa faute.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer dans un cas analogue, (*infra* p. 254), la *priorité de passage n'implique pas le droit, sous prétexte de l'exercer, de renverser les obstacles rencontrés, y fussent-ils irrégulièrement placés*. Il en est notamment ainsi lorsque ces obstacles sont des êtres humains ou des animaux domestiques auxquels *nul n'est autorisé à attenter à la vie*, d'une manière ou d'une autre, sauf pour cause de légitime défense (6).

NOTA

(1) Ainsi décidé que sur les voies, la priorité de passage appartient au train, l'arrêt d'une machine, chaque fois qu'une personne paraîtrait disposée à traverser les voies, rendrait en effet *pratiquement impossible* l'exploitation des chemins de fer. (Besançon 22 fév. 1929. D. H. 1929. 210.)

2) Voir dans ce sens un arrêt de la Cour de Bordeaux du 11 juin 1924, confirmé par la Cour de Cassation du 10 novembre 1924. (Compagnie des Chemins de fer économiques des Charentes contre Pinçon.)

Jugé toutefois que l'automobiliste victime d'un accident au moment où il traversait la voie ne peut invoquer l'*absence d'un poteau indicateur*, alors qu'il n'ignorait pas le passage à niveau, situé non loin de son domicile, qu'il connaissait l'horaire des trains et devait s'assurer que la voie était libre, la priorité de passage appartenant au train.

D'ailleurs, en principe, une Compagnie de Chemins de fer départemental ne saurait être considérée comme en faute pour n'avoir pris aucune mesure de précaution spéciale ayant pour but d'avertir le public de l'existence d'un passage à niveau, *alors qu'aucune mesure de cette nature ne lui avait été imposée par les autorités compétentes*. (Besançon 19 nov. 1928. D. H. 1929. 59.)

Ces mesures sont de la compétence du Ministre des Travaux publics *et non de l'autorité municipale*. (Cons. d'Et. 13 mars 1914. D. P. Ch. p. 35 ; — voir également Cons. d'Et. 7 nov. 1928. D. H. 1928. 611.)

(3) Rappelons que si certaines obligations incombent aux chemins de fer, d'autres non moins sévères sont imposées aux usagers de la route par les règlements de police sur la circulation routière.

Ainsi aux termes de l'art. 7 du Code de la route, les con-

ducteurs doivent être constamment en état et en position de diriger leurs véhicules ou de guider leurs attelages, bêtes de selle, de trait, de charge ou bestiaux, etc.

Aux termes de l'art. 31, les automobilistes doivent rester constamment maîtres de leur vitesse, etc.

D'autre part, l'article 79 du Décret du 11 novembre 1917 donne aux convois des chemins de fer départementaux un *droit absolu de priorité* à l'encontre de tout piéton, cavalier, animal ou véhicule se disposant à traverser la voie. Les uns et les autres sont tenus de ne s'engager sur la voie qu'après s'être assurés qu'aucune collision ne peut se produire avec les convois qui y circulent. Ces dispositions doivent les déterminer, *non seulement à ralentir, mais au besoin à s'arrêter*, si à l'endroit du passage, par suite de la disposition des lieux, la traversée doit être considérée comme dangereuse. (Dijon 29 mars 1928. D. H. 1928. 543.)

(4) Jugé notamment que la priorité du passage existant au profit des Compagnies de Chemins de fer à voie étroite, de même que l'obligation pour ces Compagnies de régler la vitesse des convois en raison de l'horaire applicable au parcours, ne peuvent dispenser les conducteurs de pareils convois des règles de la prudence, spécialement lorsque ces véhicules abordent des croisements de route. (Trib. com. Saint-Etienne 31 mai 1929. Gaz. Trib. 12 déc. 1929). Dans le même sens C. de Lyon 17 mars 1928 Mon. jud. Lyon 27 janv. 1928.

Sur les principes, voir les développements du livre III : *Responsabilité des conducteurs de véhicule au cas de collision avec un autre véhicule ou un animal*. Dans les circonstances de cette espèce les présomptions de responsabilité de l'article 1384 C. C. étant applicables de part et d'autre, s'annulent et le droit commun (art. 1382 et s.) recouvre toute sa vigueur.

(5) Aux termes d'un décret du 2 mai 1930 (J. O. 16 mai), modifiant l'article 56 du décret du 11 novembre 1917 : « l'emploi « du sifflet par le mécanicien comme moyen d'avertissement » est obligatoire dans tous les cas qui seront fixés par arrêté « du Ministre des Travaux Publics, les réseaux entendus.

« Il se sert également du sifflet comme moyen d'avertissement, *toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre*.

« Le sifflet peut être remplacé par un autre signal acoustique par le Ministre ».

(6) Infra p. 405, avant-dernier alinéa.

ARTICLE 11

Stationnement des véhicules (1). — « Il est interdit de laisser *sans motif légitime* (2) un véhicule stationner (3) sur la voie publique.

« Tout véhicule en stationnement sera placé de manière à gêner le moins possible la circulation et à ne pas entraver l'accès des propriétés (4).

« Les conducteurs ne peuvent abandonner (5) leur véhicule avant d'avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident (6). »

« Lorsqu'un véhicule est immobilisé par suite d'accident ou que tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation et notamment pour assurer, dès la chute du jour, l'éclairage de l'obstacle (7). »

PERMIS DE STATIONNEMENT. — Voir nos développements sur cette importante question, au Livre III. Pouvoirs des Préfets et Maires.

PENALITES (8).

1° *Stationnement sans motif légitime*. — Les injonctions s'adressant aux conducteurs, les infractions leur seront en principe imputables.

I. — Infraction commise sur *une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication*, avec les catégories de voitures ci-dessous :

1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°) : Amende de 6 à 10 fr. en principal et emprisonnement de un à trois jours, l'amende pouvant être portée en cas de récidive à 15 fr. en principal et l'emprisonnement à cinq jours (L. 30 mai 1851, art. 5) (9).

2° Voitures de messageries (10) (L. 30 mai 1811, art. 2, §2, 5°) : Amende de 6 à 10 fr. en principal et emprisonnement de 6 à 10 jours (L. 30 mai 1851, art. 6).

3° Autres voitures (Ord. 4 août 1731), sur route nationale ou départementale du territoire de l'ancienne généralité de Paris : amende de 100 livres modérée à 16 f.r en

principal (Ord. du 4 août 1731, 17 juil. 1781, L. 23 mars 1842). Sur les mêmes routes, en dehors du territoire de l'ancienne généralité de Paris : amende de 500 livres, modérée à 25 fr. en principal (Ord. 4 août 1731, L. 23 mars 1842) (11). Sur un chemin vicinal de grande communication : comme ci-dessous « II. Toute autre voie publique ».

II. Infraction commise sur toute autre voie publique :

1° Stationnement sans motif légitime, embarrassant la voie publique en empêchant ou diminuant la liberté ou la sûreté du passage : amende depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement en principal, et en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 4° et 474 (12)).

2° Autres stationnements sans motif légitime, interdits par le Code de la route : même taux des peines que ci-devant (L. 25 fév. 1875, art. 3 ; C.P. art. 471, 15° et 474).

2° Abandon de véhicules. — L'infraction est en principe imputable au *conducteur* (Code de la route, art. 11, § 2) (13). Voir la jurisprudence, nota 5 et 6, supra p. 268).

Se reporter pour les peines, aux indications données à la suite de l'art. 7 (supra p. 240).

3° Défaut d'éclairage d'un véhicule immobilisé par suite d'accident. — L'infraction est en principe imputable au *conducteur* (Code de la route, art. 11, § 4). (Code de la route, art 11, § 4).

Ci après le tableau des peines :

I. — Infraction commise sur une *route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication*, pour les catégories de voitures indiquées ci-contre :

1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, § 2, 5°) : amende de 6 à 10 fr. en principal et emprisonnement de un à trois jours, l'amende pouvant être portée en cas de récidive à 15 fr. en principal et l'emprisonnement à cinq jours (L. 30 mai 1851, art. 5).

2° Voitures de messageries. (L. 30 mai 1851, § 3, 5°) : amende de 6 à 10 fr. en principal et emprisonnement de six à 10 jours (L. 30 mai 1851, art. 6).

II. — Infraction commise dans toute autre circonstance :

1° A l'intérieur des agglomérations : amende depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement en principal, et au cas de récidive emprisonnement pendant trois jours au plus (14) (C.P. art. 471, 4°, et 474).

2° En dehors des agglomérations : comme ci-devant (L. 25 fév. 1871, art. 3 ; C.P. art. 471, 15° et 474).

4° **Infractions aux autres dispositions de l'art. II.** — L'infraction est en principe imputable au conducteur d'après les termes mêmes de l'art. 11. En principe, même tableau des peines qu'à l'art. 4 (supra p. 221).

REMARQUES. — 1° Les sanctions indiquées ci-dessus ne font pas obstacle à l'application, le cas échéant, des peines prévues par les articles 479, 4°, du Code pénal (15), pour la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui ; pour l'encombrement des rues, chemins, places et voies publiques sans les précautions ou signaux ordonnés ou d'usage (par exemple sans les précautions de sécurité spécialement prescrites par l'art. 11 du Code de la route, au cas de stationnement ou d'abandon de véhicule sur la voie publique, etc...). Voir les développements sur cette question au Livre III. Poursuite et répression des infractions.

2° Les particuliers, à qui un dommage a été occasionné par suite du stationnement ou de l'abandon illicite de véhicules sur la voie publique, ont la faculté de se porter partie civile dans l'instance engagée par le Ministère public devant le tribunal de répression (C.I.P. art. 2, § 2 et 3). Ils peuvent aussi agir directement devant la juridiction civile, en vue d'obtenir la réparation du dommage causé si l'action publique n'est pas mise en mouvement (16). Voir les développements au Livre III. Poursuite et répression des infractions.

APPENDICE A L'ARTICLE 11

Stationnement des animaux

Aucune disposition du Code de la route ne défend, sauf pour les troupeaux (art. 56), le stationnement sur les voies ouvertes à la circulation publique des bêtes de selle, de trait, de charge, ou des animaux quelconques.

Mais les stationnements de cette nature restent en principe interdits par les *Anciens Règlements* (Ord. des 4 août 1731 et 17 juil. 1781) et le *Code pénal* (art. 471, 4°), comme « choses » (17) constituant un « empêchement au passage public » ou un « embarras de la voie publique ». Voir à ce sujet nos développements au Livre III, sous ces termes.

Dans les mêmes conditions que pour les véhicules et pour des motifs analogues, la contravention pour stationnement illicite d'animaux est essentiellement distincte de celle qui peut être relevée pour leur abandon (supra nota 5 et 6, p. 268).

Mais le tableau des peines est réduit aux cas suivants.

I. — Infraction commise sur une route nationale, une route dé-

partementale ou un chemin vicinal de grande communication :

Territoire de l'ancienne généralité de Paris : amende de 100 livres, modérée à 16 fr. en principal (Ord. 17 juil. 1781 et 23 mars 1842) (18).

En dehors de la généralité de Paris : amende de 500 livres, modérée à 25 fr. en principal (Ord. du 4 août 1731 et Loi du 23 mars 1842) (19).

II. — Sur une autre voie publique :

Stationnement *sans nécessité*, embarrassant la voie publique en empêchant ou diminuant la liberté ou la sûreté du passage (20) : amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement en principal, et au cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 4°, et 474).

Autres stationnements illicites : comme ci-devant, C. P. art. 471, 15° et 474.

NOTA

(1) Stationnement des *personnes* (infra p. 459) et des *animaux* (ci-devant).

Les parties soulignées du texte correspondent aux modifications apportées à l'art. 11 du Code de la route par *Décret du 21 août 1928* (J. O. 25 août).

(2) Le Décret du 31 déc. 1922, reproduisant une disposition du Décret antérieur du 10 août 1852, employait l'expression de « *sans nécessité* », qui continue d'ailleurs à figurer dans le Code pénal (art. 471, 4°).

Il avait été jugé, sous ce régime, que *l'excuse légale, tirée de la nécessité, ne pouvait s'entendre que d'un fait accidentel, imprévu ou de force majeure*.

La substitution de « *sans motif légitime* » à « *sans nécessité* » démontre l'intention des rédacteurs du Code de la route de voir modifier, dans un sens plus libéral, cette jurisprudence.

Mais il n'en restera pas moins que, sous le nouveau régime comme sous l'ancien, l'excuse légale du stationnement ne pourra être tirée de *l'exercice d'un métier*, ni d'une *tolérance*, ni d'un *usage local* (Crim. 16 fév. 1864 ; 12 déc. 1862 ; 16 mars 1884, D.P. 85.1.47 ; 17 nov. 1893, D.P. 96.1.476 ; 4 fév. 1910, D.P. 1914.1.74 ; 29 nov. 1923, D.P. 1924.1.138 ; 31 oct. 1925, D.H. 1925.646 ; 26 mars 1927, D. H. 1927.258, 6 sept. 1884, 21 nov. 1884, D.P. 85.1.178 ; etc.).

Ainsi il a déjà été jugé, sous l'empire de la nouvelle réglementation, que le motif légitime ne doit s'entendre, pour un voyageur de commerce, que des *besoins légitimes de sa profession* et non de *simples convenances personnelles pour la commodité de son commerce* (Crim. 17 nov. 1928, D.H. 1929.53).

A la vérité, un stationnement est légitime, selon nous, lorsqu'il est commandé par l'usage normal et naturel de la voie publique, compte tenu des nécessités de la profession des inté-

ressés ou des motifs de leurs déplacements, à apprécier suivant les circonstances de fait.

Ainsi, sous le nouveau régime, et contrairement à la jurisprudence antérieure, on doit considérer en principe comme excusable, *parce qu'il est normal*, le stationnement d'une automobile sur la voie publique *pour faire le plein d'essence ou livrer des marchandises* (Crim. 31 oct. 1925, D.H. 1925.646), *pour acheter des denrées chez divers fournisseurs* (Crim. 13 juil. 1900, D.P. 1901.1.141), etc.

Indiquons encore comme *stationnements légitimes*, ceux qui sont justifiés par la *desserte des propriétés riveraines*.

Ces stationnements ont leur excuse légale dans le *droit naturel d'accès des riverains à la voie publique*, droit qui, étant intimement lié à celui de la propriété, *peut être subordonné à certaines restrictions, dans un intérêt de police, mais non supprimé* (Crim. 28 déc. 1894, Sirey 95.1.156 ; Cons. d'Et. 28 mai 1924, D.H. 24.625). Réserve de M. Dreyfus à la Chambre et de M. Demôle au Sénat, lors du vote de la loi du 5 avril 1884 et nos développements au Livre III « Pouvoirs des Préfets et Maires » (Stationnements).

Ainsi seront admissibles et ne donneront pas lieu à contravention, les stationnements devant les maisons riveraines *pour le chargement ou le déchargement des marchandises* (Crim. 18 nov. 1904, Sirey 1905.1.108), *pour la vidange des fosses d'aisance* (Crim. 22 déc. 1903), etc.

Ces stationnements ne doivent toutefois pas dépasser le temps *strictement nécessaire* pour effectuer ces opérations, car au delà de ce temps ils n'auraient plus leur raison d'être, ni gêner la circulation, ni entraver l'accès des autres propriétés riveraines (art. 11, 2^e par.).

Ainsi, a été à juste titre considéré comme répréhensible, le conducteur d'une automobile qui l'a laissée stationner en double file *dans des conditions gênantes pour la circulation des autres véhicules*, bien que le bord du trottoir fut sur une longue distance entièrement occupé par des voitures, et que le stationnement en deuxième file fut absolument nécessaire au propriétaire de l'automobile pour décharger des marchandises devant la porte de sa maison de commerce, attendu qu'il lui était possible, soit de surseoir momentanément à opérer le déchargement tant que le bord du trottoir ne serait pas libre, soit de chercher à se faire faire place entre les voitures stationnant en première ligne, en recourant, au besoin, à l'intervention d'un agent de la force publique (Crim. 18 fév. 1922, D.P. 1922.1.72).

(3) *Une automobile arrêtée doit être considérée en stationnement, bien que le moteur n'ait pas cessé de fonctionner* (Crim. 10 mai 1924, D.H. 1924.415).

Le fait de laisser illégalement un véhicule stationnier sur la voie publique, constitue une contravention distincte du fait d'abandon du véhicule (Crim. 13 juil. 1900, D.P. 1901.1.141).

Les agents verbalisateurs doivent prendre grand soin dans leurs procès-verbaux de distinguer nettement ces deux natures d'infractions donnant lieu à l'application de peines qui s'ajoutent (*infra* p. 268, nota 5).

(4) *En définitive*, d'après la nouvelle réglementation, un stationnement, pour être excusable, doit satisfaire aux trois conditions ci après :

- 1° Avoir un motif légitime ;
- 2° Gêner le moins possible la circulation ;
- 3° Ne pas entraver l'accès des propriétés riveraines.

Un stationnement, fut-il légitime, peut donc donner lieu à contravention si l'une quelconque de ces trois conditions n'est pas remplie.

Ainsi décidé que les trois conditions ne se rencontrent pas dans le cas d'un voyageur de commerce qui a laissé son automobile en stationnement de 17 heures à 18 heures, devant les magasins d'un client, pour lui soumettre des échantillons, dans une partie de rue fréquentée et considérée comme particulièrement dangereuse à raison d'un virage voisin (Crim. 17 nov. 1928, D.H. 1929.53).

Signalons toutefois que dans l'intérieur des agglomérations, le Maire peut, dans certains cas et moyennant redevance, délivrer des permis de stationnement valant excuse légale à l'interdiction de stationner énoncée par l'article 11. (Voir nos développements sur cette question au livre III. Pouvoirs des Préfets et Maires).

Par analogie avec ce qui a été jugé sous le régime antérieur et suivant les principes du droit, on doit admettre que la mention dans un procès-verbal par un agent ayant qualité, qu'un stationnement ne remplissait pas l'une quelconque des trois conditions, est de celles auxquelles foi est due jusqu'à preuve du contraire (Crim. 26 mai 1855, D.P. 55.5.488).

C'est en tout état de cause, au prévenu à apporter la preuve que le stationnement remplissait les conditions énoncées (Crim. 22 nov. 1851, D.P. 51.5.554).

Le jugement qui constate par une appréciation des faits et des débats qu'un stationnement a été réglementairement effectué et qui prononce, en conséquence, l'acquittement du prévenu, est basé sur une appréciation souveraine échappant au contrôle de la Cour de Cassation (Crim. 30 sept. 1855, D.P. 68.5.415).

Le juge de police est en conséquence tenu d'indiquer dans son jugement les circonstances justifiant l'acquittement, pour permettre, le cas échéant, à la Cour de Cassation d'apprécier le caractère légal de l'excuse (Crim. 11 avril 1904, D.P. 1907.1.494 ; 4 fév. 1910, D.P. 1914.1.74 ; 20 déc. 1923, D.P. Chr. 1924.8).

(5) *Mot impropre* qui laisserait supposer que l'abandon d'un véhicule est en principe autorisé, alors qu'il est formellement interdit, ainsi qu'il résulte à contrario des art. 475, 3°, C.P., et 7, § 3 du Code de la route.

L'abandon de véhicules peut d'ailleurs avoir lieu sans qu'il y ait, à proprement parler, stationnement sur la voie publique, par exemple dans le cas d'un véhicule attelé resté en mouvement pendant la durée de l'abandon.

Les contraventions d'abandon de véhicules et de stationnement illicite sont essentiellement différentes et donnent lieu à

l'application de peines distinctes. (Crim. 13 juil. 1900, D.P. 1901.1.141 ; sur le principe développements au Livre III.

Le charretier qui laisse sa voiture à l'abandon sur la voie publique ne peut être excusé, *même s'il se serait séparé de ses chevaux que de quelques pas* et pendant le temps nécessaire pour acheter un fouet (Crim. 11 sept. 1847, D.P. 47.4.505), *ni sous prétexte du peu de durée de l'abandon de la voiture* (Crim. 21 sept. 1860 D.P. 50.5.473), ou que le procès-verbal n'établissait pas que la voiture trouvée à l'abandon en face d'un restaurant ait été laissée seule un temps plus que suffisant pour entrer dans le restaurant et en sortir (Crim. 4 mai 1861, D.P. 61.5.542), *ni que le charretier surveillait sa voiture* de la porte du cabaret où il était entré (Crim. 27 avril 1860, D.P. 61.5.541), ni que l'abandon du véhicule est *le fait d'un tiers* (Crim. 3 janv. 1879, D.P. 79.1.380), etc...

(6) Questions plus spécialement réglementées par l'art. 30, § 2, pour les véhicules automobiles, et par l'art. 41, § 3, pour les voitures affectées aux services publics de transport en commun.

La jurisprudence admet *comme précautions suffisantes* le fait par un voiturier, avant de s'éloigner de sa voiture, par exemple pour assister dans une boutique au pesage de la marchandise par lui transportée, d'attacher son cheval à un mur (Crim. 31 janv. 1856, D.P. 56.1.124).

Le conducteur d'une voiture attelé doit notamment prendre les précautions indispensables pour éviter les conséquences dommageables pouvant résulter d'un abandon momentané de sa voiture sur la voie publique, à raison des incartades de son cheval, soit spontanées, *soit provoquées par le fait involontaire des passants* (Douai, 31 déc. 1902, D.P. 1902.2.287). Dès lors, il est responsable de l'accident causé par un individu en état d'ivresse qui a pu, par le fait de sa négligence, monter en son obsence sur le siège de sa voiture et parcourir avec elle les rues de la ville. (Même arrêt).

Jugé toutefois *dans le cas spécial des automobiles*, que si le propriétaire d'une automobile a commis, en l'abandonnant sur la voie publique, une faute qui a entraîné la condamnation à une amende, il ne saurait être rendu responsable de l'accident causé par des tiers *qui ont volé sa voiture*, bien que ce vol ait été la conséquence de son défaut de surveillance. En effet, la présomption de faute à l'égard du gardien d'une chose inanimée ne subsiste plus lorsque, par suite du vol, le gardien a été mis dans l'impossibilité d'exercer sur elle la surveillance et lui donner les soins qu'elle comporte (Nîmes, 19 mars 1928, D.H. 1928.375. Voir les développements sur la question de responsabilité au Livre III).

(7) a) Les dispositions du paragraphe ne visent évidemment que les chargements n'ayant pu être relevés pour des *motifs de force majeure*. Les difficultés *même très considérables*, que le conducteur aurait rencontrées pour cette opératoïn, ne sont pas assimilables au cas de force majeure. (Sur le principe, livre III).

Les mesures prescrites ne dispensent pas d'ailleurs les con-

ducteurs de continuer leurs efforts pour faire cesser au plus tôt l'embarras de la voie publique.

b) En prévoyant que l'obstacle formé par le véhicule immobilisé par suite d'accident sur la voie publique et par son chargement, sera éclairé, le Code de la route étend dans ce cas spécial, *sur tout le parcours des voies ouvertes à la circulation publique*, une mesure que le Code pénal (art. 471, § 4) rend exigible seulement dans les « rues et places ». (Développements au livre III).

c) En tout état de cause, si le véhicule en tombant *a dégradé la voie publique* ou ses ouvrages, le propriétaire est passible d'un procès-verbal pour ce fait spécial et doit la réparation des dommages causés. (Développements au livre III).

(8) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et répression des infractions.

(9) Sanctions indiquées par la circulaire T.P. du 23 août 1852.

(10) Définition des « voitures de messageries », (infra p. 407).

(11) Pour l'application des peines prévues par les *Anciens Règlements*, voir les principes au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

La circulaire T.P. du 23 août 1852 indiquait bien que les nouvelles sanctions, instituées par la Loi du 30 mai 1851, mettraient fin à celles mentionnées par les *Anciens Règlements* (Ord. 4 août 1731 et 17 juil. 1781). Mais il ne pouvait en être ainsi, car *pour les grandes routes* (routes nationales et départementales) auxquelles les *Anciens Règlements* restent applicables, la loi de 1851 légiférait seulement en ce qui concerne les voitures ne servant pas au transport des personnes et les voitures de messageries, *et non pour tous les véhicules*.

A remarquer encore que l'Ordonnance du 4 août 1731 prévoit, en dehors de l'amende, la « *confiscation des chevaux, voitures et équipages* », ainsi que *la peine de la prison* pour les contrevenants pris en flagrant délit, sanctions que les tribunaux n'appliquent plus (Cons. d'Et. 29 août 1921. Livre III. Poursuite et Répression des infractions).

(12) Le mot « choses » de l'art. 471, 4^o, C.P., s'applique à tous objets, *animés ou non animés*, et par conséquent aux véhicules attelés comme aux véhicules non attelés (Crim. 3 janv. 1885, D.P. 85.1.45), ainsi que *sur toutes les voies, fussent-elles privées, ouvertes à la circulation publique* (Crim. 20 mai et 25 nov. 1892, D.P. 93.1.299. Dans le même sens, Crim. 18 janv. 1929. Favale).

(13) Toutefois, c'est *contre le propriétaire* que les poursuites doivent être dirigées *tant que le conducteur n'est pas connu du Ministère public* (Crim. 2 oct. 1846, D.P. 46.4.538 ; 10 fév. 1874, D.P. 74.5.550, supra p. 228, nota 2).

(14) L'art 471, 4^o, C.P. s'applique à toutes les voies, *fussent-elles privées*, ouvertes à la circulation publique (Crim. 20 mai et 25 nov. 1892, D.P. 93.1.299 ; dans le même sens : Crim. 18 janv. 1929, Favale).

(15) Amende de 11 à 15 francs inclusivement en principal et, au cas de récidive, emprisonnement pendant cinq jours. (C.P. art. 479, 4° et 482).

(16) Ce droit est notamment reconnu à un particulier devant la maison de laquelle, sans nécessité aucune et malgré ses réclamations et ses plaintes réitérées, un voisin a, pendant une durée prolongée et à certaines époques, *avec continuité*, maintenu en stationnement sur la voie publique des voitures et des chars de fumier (Crim. 4 fév. 1910, D.P. 14.1.74 ; Req. 1^{er} mai 1912, D.P. 14.1.304).

(17) Le mot « choses » de l'art 471, 4° du code pénal s'applique à tous objets, animés ou non animés (Crim. 3 janv. 1885, D. P. 85.1.45). Voir le nota 12 ci-dessus.

(18) Nota 11 ci-dessus.

(19) *Ibid.*

(20) Ce sera notamment le cas des *troupeaux* dont l'interdiction de stationner sur la chaussée résulte de l'art. 56 du Code de la route.

En dehors des troupeaux, il ne peut y avoir contravention, dans le silence du Code de la route, et par suite application de la peine mentionnée, que si les autorités locales : préfets et maires, complètent en conséquence la réglementation générale.

Signalons, dans cet ordre d'idées, le *Règlement préfectoral sur les chemins vicinaux* (art. 201, 1°), pris en exécution de la loi du 21 mai 1836 (art. 21), qui interdit de « laisser stationner, sans nécessité, sur les chemins vicinaux et leurs dépendances, aucune voiture, machine ou instrument aratoire, « ni aucun troupeau, bêtes de somme ou de trait ».

ARTICLE 12

Circulation sur les pistes spéciales. — « Lors-
« qu'une partie de la route a été aménagée spécia-
« lement en trottoir ou piste, en vue de circulations
« déterminées (piétons, cavaliers, cyclistes, etc.), il
« est interdit d'y circuler ou d'y stationner avec
« d'autres modes de locomotion, sauf les déroga-
« tions prévues à l'art. 54 ci-dessous. »

OBSERVATIONS. — 1° Les dispositions de l'art. 12, *entiè-
rement nouvelles*, ont pour objet *d'affecter* les pistes, d'une
manière exclusive, aux besoins de la circulation spéciale pour la-
quelle elles sont aménagées.

Prises à la lettre, elles interdiraient en fait d'anticiper sur
une piste, serait-ce pour aller circuler sur une contre-allée ou une
autre piste établie au delà d'elle, ou encore pour accéder à une
propriété riveraine.

Cette rigueur se concevrait s'il était toujours établi sur les
pistes un nombre suffisant de passages permettant ces traversées.

Sans doute les autorités de police appliqueront le règlement
avec toute la tolérance qui s'impose. Mais si un accident sur-
vient, il n'en restera pas moins qu'au *point de vue des respon-
sabilités civiles*, les dispositions de l'art. 12 feront peser sur
l'usager qui aura traversé la piste, *même pour un motif accep-
table*, une *grave présomption de faute* dont il ne lui sera pas tou-
jours possible de se dégager.

Nous estimons toutefois que les dispositions de l'art. 12 ne
sauraient valablement être opposées au *droit naturel d'accès des
riverains à la voie publique*, droit inhérent à celui de la propriété
et auquel la Loi seule pourrait toucher (1).

2° Les Maires, à l'intérieur des agglomérations, et les Pré-
fets, en dehors des agglomérations, restent libres, en vertu de
leurs pouvoirs propres de police (art. 62), de *réglementer* la cir-
culation sur les pistes spéciales de la manière la plus rigoureuse
qu'ils jugeraient désirable dans l'intérêt du bon ordre et de la
sécurité publics. Mais en présence des termes du Décret (art. 12),
ils ne pourraient pas valablement prononcer la *désaffectation* de
ces pistes.

Cette désaffectation résultera uniquement de la *suppression
de fait* de la piste par l'Administration qui en a la gestion, s'il
s'agit d'une voie publique, ou par le particulier qui en est le pro-
priétaire s'il s'agit d'une voie privée ouverte à la circulation pu-
blique.

3° Aucune prescription réglementaire ne fait un devoir *strict*
aux usagers : piétons, cyclistes, cavaliers, etc... pour lesquels

une piste spéciale est aménagée, de ne pas emprunter la chaussée. Cependant, la jurisprudence tend à considérer qu'au cas d'accident leur responsabilité est plus spécialement engagée (2).

Remarquons toutefois que les Préfets et Maires, dans la limite de leurs attributions respectives, n'excéderaient pas leurs pouvoirs (art. 62) si, dans l'intérêt du bon ordre et de la sécurité publics, ils interdisaient aux usagers pour lesquels une piste spéciale est aménagée, d'emprunter les autres parties de la route.

Mais, la piste devrait dans ce cas être *praticable*, car les Préfets et Maires ne peuvent valablement prendre une décision qui ait pour conséquence d'interdire en fait le passage.

4° En dehors des pistes spéciales, les usagers ont le droit d'utiliser une *zone quelconque* de la voie publique. Exceptionnellement, l'article 3 défend aux conducteurs de véhicules, d'attelages, de bêtes de selle, de bêtes de trait, de bêtes de charge ou de bestiaux, de suivre la partie gauche de la route (3).

On ne pourrait donc valablement prétendre, à défaut de dispositions spéciales édictées par les Préfets et Maires dans la limite de leurs attributions respectives et justifiées par des motifs d'ordre et de sécurité publics (Art. 62), que les piétons doivent constamment se tenir sur *les bas côtés des routes*. On ne pourrait de même empêcher les cavaliers de passer sur *l'accotement droit* (4) sous prétexte qu'ils y occasionnent des *dégradations* (5). Mais il est manifeste que si des dégradations sont effectivement commises, les cavaliers seront passibles de contravention et devront la réparation du dommage (voir les développements du livre III sur les dégradations de la voie publique).

5° Les pistes spéciales faisant *partie intégrante* des voies publiques, sur lesquelles elles sont établies, les mêmes règles y sont, en principe, applicables. Ainsi, *dans la traversée des agglomérations*, les conducteurs de véhicules ou d'animaux doivent marcher à allure modérée (Code de la route, art. 8), les cavaliers ne doivent pas faire courir leurs chevaux (C.P., art. 475, 4°), etc...

PENALITES. — La circulation ou le stationnement sur une piste spéciale avec un mode de locomotion interdit équivaut à *l'empêchement au passage public* ou à *l'embarras de la voie publique* prohibés par l'Ordonnance du 4 août 1731 et le Code pénal (art. 471, 4°).

L'infraction est en conséquence réprimée dans les mêmes conditions que pour les *stationnements illicites* sur la voie publique.

Se référer aux tableaux de la page 263 s'il s'agit d'une circulation ou d'un stationnement prohibé de voitures, et au tableau de la page 265 s'il s'agit d'une circulation ou d'un stationnement prohibé d'animaux ou de piétons.

Les dispositions de l'article 12 du Code de la route constituant toutefois des « *règlements contre la mauvaise direction des*

voitures » (C.P. 475, 4°), il y aura lieu de substituer dans le tableau de la page 227 les pénalités prévues par les articles 475, 4°, 476 et 478 du Code pénal, à celles des articles 471, 15° et 474.

NOTA

(1) Voir notamment Crim. 28 déc. 1894, Sirey, 95-1. 156 ; Cons. d'Et. 28 mai 1924. D. H. 1924. 625, ainsi que l'art. 11 du Code de la route 2° par. et les commentaires en nota du premier paragraphe.

(2) Les piétons doivent utiliser *de préférence* les trottoirs et n'emprunter les chaussées que pour les traverser ou, s'ils y parcourent, y être toujours en éveil et sur leurs gardes, faute de quoi leur responsabilité est engagée au cas d'accident. (Trib. Com. Saint-Nazaire 15 fév. 1923 D. P. 1923, 2. 80.)

(3) Voir notamment en ce sens quest. Ch. Dép. n° 13.835. J. O. 13 juin 1922.

(4) L'accotement gauche est interdit aux cavaliers par l'art. 9.

(5) Les *accotements* faisant partie intégrante de la voie publique (supra p. 189, nota 1), la circulation y est en principe permise *pour tous les usagers, y compris les véhicules*. Leur défaut d'entretien engage même la responsabilité de l'Administration gestionnaire du chemin lorsqu'un accident se produit. Cons. pref. Nancy, 9 nov. 1928. Gaz. Trib. 27 juin 1929). L'action en responsabilité est de la compétence du Conseil de Préfecture et, dans le cas d'un chemin vicinal, le Préfet y représente valablement les communes. (Supra p. 243, nota 3).

Remarquons toutefois que les accotements ne sont pas aménagés pour recevoir la circulation, *mais pour empêcher aux voitures d'approcher des fossés et pour permettre aux piétons de se garer*. Les Préfets et Maires, dans la limite de leurs attributions respectives, seraient donc *en droit* d'en interdire l'accès aux *véhicules* et *cavaliers* par arrêté réglementaire. (Voir au Livre III. Pouvoirs de police des Préfets et Maires.)

ARTICLE 13

Convois. — « Les véhicules groupés en vue d'un trajet à faire de conserve forment un convoi (1).

« Par dérogation à l'art. 7 ci-dessus, un convoi « de véhicules à traction animale peut ne comporter qu'un conducteur par trois véhicules se suivant sans intervalles, sous les réserves suivantes :

« a) L'attelage du premier véhicule comportera « plus de deux animaux, dont l'un pourra, d'ailleurs, « être attelé en flèche (2) : les deuxième et troisième « véhicules ne seront attelés chacun que d'un animal.

« b) Les animaux attelés au deuxième et troisième véhicule seront attachés à l'arrière du véhicule qui les précède.

« c) Le conducteur, s'il n'est pas à pied, ne « pourra prendre place que sur le premier véhicule et devra constamment avoir les guides en mains.

« Si le convoi ne comprend que deux véhicules, « chacun de ceux-ci pourra comporter plus d'un animal attelé. Dans ce cas, l'on pourra se contenter d'un seul conducteur, et l'attelage de la première voiture pourra comprendre un animal en flèche, à condition que les réserves b et c ci-dessus soient respectées et que le nombre total des animaux ne dépasse pas six (3). »

« Un convoi doit être fractionné en tronçons « mesurant chacun 25 mètres de longueur au plus, « attelage compris, pour les convois de véhicules à traction animale ; en tronçons mesurant 50 mètres de longueur au plus, remorque comprises, « pour les convois de véhicules automobiles. L'intervalle pour les deux tronçons consécutifs doit être

« d'au moins 25 mètres dans le premier cas et de 50 mètres dans le second.

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux convois militaires. »

PENALITES (4). — L'infraction est en principe imputable au conducteur (5).

Les peines applicables aux contrevenants seront en conséquence les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication*, pour les voitures des catégories ci-dessous.

1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 4° et 5°) : Comme pour l'article 7 (Loi du 30 mai 1851, art. 5), *supra* p. 240.

2° Voitures de messageries (L. 30 mai 1851, art. 2, § 3, 5°) : Comme pour l'article 7 (L. du 30 mai 1851, art. 6), *supra* p. 240.

2° Infraction commise dans toute autre circonstance : C. P., art. 475, 3° (6) et 4° (7), 476 et 478. Peines indiquées *supra* p. 240.

Exceptionnellement, si l'infraction réside dans le fait d'avoir attelé un nombre de chevaux supérieur au maximum stipulé pour chacune des voitures du convoi, c'est au tableau des peines établi pour l'article 18 qu'il y aura lieu de se référer (*infra* p. 291).

NOTA

(1) Les *cycles* présentent une indépendance de mouvement qui ne permet pas de les considérer, *lorsqu'ils marchent en groupe*, comme formant un convoi. Dans ce sens, décis. T. P. du 19 fév. 1923). Le chapitre V, qui leur est spécial, ne laisse d'ailleurs pas place à l'application des dispositions relatives aux convois. (Voir en ce sens les commentaires du chapitre V.)

(2) Des animaux sont attelés « *en flèche* », lorsqu'ils sont disposés dans l'attelage de manière à marcher l'un derrière l'autre. (Réponse à la question écrite n° 13.180. Ch. des Dép. J. O. 29 mars 1922.)

(3) Il n'est pas douteux que dans l'esprit du règlement on ait voulu dire qu'au cas où un convoi comprend seulement deux véhicules, l'on pourra se contenter d'un seul conducteur à condition que les réserves b et c soient respectées et que le nombre total des animaux ne dépasse pas six, l'attelage de la première voiture pouvant même comprendre un animal en flèche. La place des virgules justifie du reste pleinement cette interprétation.

C'est donc à tort que des Tribunaux ont estimé que les conditions énoncées : « Que les réserves b et c soient respectées et que le nombre total des animaux ne dépasse pas six » étaient seulement applicables dans le cas où l'attelage de la première

voiture comprendrait un animal en flèche. *Pour les convois de deux véhicules comme pour les autres, on doit donc considérer que l'obligation d'atteler le deuxième véhicule au premier subsiste.*

(4) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(5) Un doute s'élève quant aux dispositions de l'article 13 concernant le *nombre des véhicules d'un convoi* et le *nombre des chevaux de chaque attelage*. Le conducteur pourrait en effet invoquer pour sa défense que le groupement du convoi lui était commandé par son maître et que c'est en conséquence à ce dernier que l'infraction doit être imputée.

Mais il convient d'observer qu'il appartient au conducteur de refuser de conduire un convoi qui n'est pas établi dans les conditions réglementaires. Suivant la jurisprudence, *l'obéissance aux ordres d'un maître ou commettant n'est pas en effet de nature à excuser l'infraction*. (Crim. 20 déc. 1913 D. P. Chr. 1914-8.)

(6) Violation des règlements par lesquels les conducteurs sont « obligés » *de se tenir constamment à portée de leurs chevaux, bêtes de trait... et de leurs voitures, et en état de les guider et de les conduire.* »

(7) Violation « des règlements contre la mauvaise direction des voitures ».

ARTICLE 14

Transports exceptionnels. — « Lorsqu'il y a lieu
« de transporter des objets indivisibles, de dimen-
« sions et de poids considérables, exigeant un atte-
« lage supérieur à celui qui est déterminé par l'ar-
« ticle 18 du présent règlement, ou dépassant les
« limites de charge fixées par l'article 2, ou ayant
« une largeur de chargement supérieure à celle qui
« est fixée par l'article 6, ou enfin susceptible de
« compromettre le passage des autres véhicules sur
« une route ou un chemin (1), les conditions de leur
« transport sont fixées par les Préfets des départe-
« ments parcourus (2), après avis des Ingénieurs
« des Ponts et Chaussées ou des Agents voyers (3).

« Les arrêtés pris en vertu des dispositions qui
« précèdent mentionneront l'itinéraire à suivre et
« les mesures à prendre pour assurer la facilité et
« la sécurité de la circulation public et pour
« empêcher tout dommage aux routes et aux che-
« mins, aux ouvrages d'art et aux plantations (4). »

PENALITES (5). — Les arrêtés préfectoraux fixant les conditions à observer par les conducteurs pour les transports exceptionnels sont pris en exécution de l'art. 14 du Code de la route et interviennent donc dans le cadre de la réglementation prévue par la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 2, 5° et § 3, 5°).

Les peines applicables aux contrevenants seront en conséquence les suivantes :

- 1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication*, pour les voitures des catégories désignées ci-dessous :
 - 1° Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°) : Loi du 30 mai 1851, art. 5, Peines indiquées supra p. 240).
 - 2° Voitures de messageries (Loi du 30 mai 1851, art. 2, § 3, 5°) : Loi du 30 mai 1851, art. 6, Peines indiquées supra p. 240).
- 2° Infraction commise dans toute autre circonstance : Code pénal, art. 475, 3° et 4°, 476 et 478 s'il s'agit de la violation de dispositions touchant à la conduite des ani-

maux d'attelage ou à la rapidité et à la direction des véhicules.

Dans les autres cas, C.P. art. 471, 15°, et 474, les peines prévues par ces articles sont indiquées *supra* p. 240.

Si des dommages ont été occasionnés à la route, à ses ouvrages ou plantations, les peines spéciales pour ces catégories d'infraction devront en outre être appliquées (développements au livre III).

NOTA

(1) Ces indications sont *trop vagues* dans un règlement, comme le Code de la route, *spécialement établi pour que chacun ait une connaissance précise de ses droits et de ses devoirs*. Quand les transports seront-ils susceptibles de compromettre le passage des autres voitures? Les usagers seront en droit d'estimer que dans tous les cas où leurs transports ne se trouvent pas explicitement interdits ils n'ont pas d'autorisation à solliciter.

(2) L'autorisation préfectorale ne fera pas obstacle aux mesures *plus rigoureuses* que les Maires ont le droit de prescrire *pour la traversée des agglomérations* de leurs communes en vertu de leurs pouvoirs de police rappelés à l'art. 62. Le Préfet aurait seulement le droit de les annuler, suivant la procédure régulière (développement au Livre III) s'il les estimait injustifiées.

Aussi pour éviter des difficultés, les Préfets seront bien inspirés en consultant, avant leur décision, les Maires des communes les plus intéressées. Les Ingénieurs et Agents voyers, chargés de l'instruction des demandes, pourront d'ailleurs négocier directement l'assentiment des Maires.

(3) Le Code de la route n'a pas mentionné les *Voyers communaux* parce qu'ils ne relèvent pas directement du Préfet et que pour les voies sur lesquelles ils ont compétence, c'est le Maire seul qui a qualité pour donner un avis. L'avis des Voyers communaux devrait d'ailleurs être transmis hiérarchiquement par *l'intermédiaire du Maire*.

(4) Un arrêté spécial pour chaque transport n'est pas indispensable. Rien n'empêche de comprendre dans *un arrêté unique l'ensemble* des transports exceptionnels de même nature qu'un particulier aurait l'intention d'effectuer.

(5) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

ARTICLE 15

Barrières de dégel. — « Les Préfets pour les
« routes nationales et départementales, les chemins
« de grande communication et d'intérêt commun, et
« les routes forestières, les Maires pour les autres
« voies, peuvent ordonner l'établissement de bar-
« rières de dégel (1).

« Peuvent seuls circuler pendant la fermeture de
« ces barrières :

« 1^o Les courriers postaux ;

« 2^o Les véhicules destinés aux transports des
« personnes et étrangers à un service public de trans-
« port en commun ;

« 3^o Les véhicules à traction animale non char-
« gés et les voitures à bras ;

« 4^o Les véhicules ne rentrant pas dans les caté-
« gories précédentes sous réserves que le nombre
« des animaux d'attelage pour les véhicules à trac-
« tion animale et la pression exercée sur le sol par
« centimètre de largeur de bandage, pour les véhi-
« cules de toutes catégories (2), ne dépassent pas
« les limites qui seront fixées par le Préfet (3),
« à raison du climat, du mode de construction et
« de l'état des chaussées, de la nature du sol et des
« autres circonstances locales.

« Tout véhicule pris en contravention aux dispo-
« sitions du présent article sera arrêté et mis en
« fourrière (4), le tout sans préjudice de l'amende
« encourue et des frais de réparation des dommages
« causés à la voie publique. »

PENALITES (5). — Les dispositions de l'article 15 rentrent dans le cadre de la réglementation prévue par la Loi du 30 mai 1851, art. 2, § 1, 6^o (6).

Les peines applicables aux contrevenants (7) seront en conséquence les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale*, un *chemin vicinal de grande communication* (Loi du 30 mai 1851, art. 2, § 1, 6°) :

Amende de 5 à 30 francs en principal (L. 30 mai 1851, art. 4).

2° Sur une autre voie publique :

Peines fixées par les art. 475, 3° et 4°, et 476 du Code pénal, s'il s'agit de la violation de dispositions touchant à la conduite des animaux d'attelage, de trait ou de charge (8) ou encore au chargement, à la rapidité et à la direction des voitures ; et par les art. 471, 15°, et 474 dans tous les autres cas. Ces peines sont indiquées supra p. 240.

L'infraction est en principe imputable au *conducteur*, même s'il a agi par ordre de son maître (9).

Les conducteurs sont en outre passibles des frais de réparation des dommages causés à la voie publique (dernier par. de l'art. 15 et les développements sur cette question au livre III).

NOTA

(1) En ce qui concerne les *routes nationales*, les *routes départementales* et les *chemins vicinaux de grande communication*, les règlements des Préfets et Maires peuvent être considérés comme intervenant dans le cadre de la réglementation prévue par la loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 1, 6°) et comme rendant, en conséquence, applicables les pénalités instituées par l'article 4 de cette loi.

Pour les autres voies, les Préfets et Maires disposent, dans la limite de leurs attributions respectives, de pouvoirs de police qui leur permettent de prendre les mesures énoncées de leur propre autorité. Un décret ne pouvant limiter ces pouvoirs qu'ils tiennent de la Loi, les dispositions de l'Art. 15 constituent de simples injonctions aux Préfets et Maires qui s'imposent à ces magistrats uniquement dans la mesure où ils sont tenus de respecter les ordres d'une autorité supérieure.

Signalons que la répartition faite dans le texte des voies sur lesquelles les Préfets et Maires ont respectivement compétence n'est pas rigoureusement conforme à la loi.

Ainsi c'est le Maire qui légalement a qualité pour ordonner l'établissement de barrières de dégel dans la traversée d'une agglomération (Loi du 5 avril 1884, art. 98), et le Préfet ne pourrait régulièrement suppléer à l'absence d'une mesure de cette nature qu'après une mise en demeure au Maire restée sans résultat ou si la section considérée de routes traverse plusieurs communes. (Loi du 5 avril 1884, art. 99.) Voir les développements du Livre III sur les pouvoirs des Préfets et Maires.

Il va de soi que l'établissement de barrières de dégel, régulièrement ordonné, n'est pas susceptible de justifier un recours en dommages intérêts de la part d'un usager à qui l'exécution de la mesure porterait préjudice. (Conseil d'Etat du 14 juil. 1859. D. P. 60. 3. 46.)

(2) Un arrêté préfectoral qui, faisant application du Décret du 27 mai 1921 alors que celui-ci a été abrogé par le Décret du 31 déc. 1922, a établi une limitation du chargement en raison du poids par essieu *au lieu de la pression par centimètre de largeur du bandage*, est entaché d'illégalité et une contravention à ses dispositions ne peut entraîner une condamnation. Sans doute l'art. 62 du Décret du 31 déc. 1922 autorise les Préfets et Maires à prescrire des mesures plus rigoureuses que celles prévues lorsque la sécurité l'exige, mais ce texte ne peut servir de base à des dispositions ayant pour but, non de renforcer les prescriptions de l'art. 2 du Décret, *mais de substituer au mode de limitation prévue un système différent*. (Cons. d'Et. 20 av. 1924. D. H. 1924 18.)

(3) Il aurait été correct d'ajouter « *ou par le Maire* », car les pouvoirs du Maire ne peuvent régulièrement être limités sur les voies où ce Magistrat a légalement compétence. Le Préfet aurait seulement la faculté de suspendre ou annuler l'arrêté du Maire. (L. 5 av. 1884, art. 99. Voir les développements au Livre III sur les pouvoirs respectifs des Préfets et Maires.)

(4) *La mise en fourrière* « prévue par le texte ne doit pas être considérée comme une pénalité, le Code de la route qui est seulement un Décret ne pouvant instituer une peine. Elle constitue simplement une *mesure d'exécution* prescrite aux autorités de police pour empêcher que les contrevenants ne continuent leur route en causant encore davantage de dégradations à la chaussée, nonobstant les injonctions qui leur seraient adressées. Elle est de même nature que celles que le Ministre de l'Intérieur (Sûreté générale) a, de sa propre autorité, prescrites à l'égard des conducteurs circulant sans permis régulier ou des conducteurs de camions non munis d'un miroir rétroviseur. (Infra p. 313, nota 4).

(5) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(6) Voir nota 1 ci-dessus.

(7) Le contrevenant ne pourrait notamment pas se prévaloir de la *gêne apportée à l'exercice de sa profession* pour soutenir qu'il n'a pas encouru les sanctions édictées. (Cons. d'Et. 15 av. 1910 D. P. 12. 3. 75.)

(8) Il en sera notamment ainsi lorsque le Préfet ou le Maire, en vertu de leurs pouvoirs généraux de police rappelés au Livre III, aura réglementé la circulation des *animaux isolés* pendant l'établissement des barrières de dégel, par exemple en les obligeant à marcher au pas.

(9) Voir les développements supra p. 277, nota 5.

ARTICLE 16

Passage des ponts (1). — « Sur les ponts qui
« n'offriraient pas toutes les garanties nécessaires
« à la sécurité du passage, le Préfet ou le Maire,
« suivant la nature des voies, peuvent prendre
« toutes dispositions qui seront jugées nécessaires
« pour assurer cette sécurité (2).

« Le maximum de la charge autorisée et les
« mesures prescrites pour la protection et le passage
« de ces ponts sont, dans tous les cas, placardés à
« leur entrée et à leur sortie, de manière à être
« parfaitement visibles des conducteurs (3).

« Dans les circonstances urgentes, les maires
« peuvent prendre les mesures provisoires que leur
« paraît commander la sécurité publique, sauf à en
« rendre compte à l'autorité supérieure. »

PENALITES (4).a) *Ponts suspendus* (5).

Comme à l'article 15 (supra p. 280).

b) *Autres ponts*.

Dans ce cas, la loi du 30 mai 1851 (art. 4) n'est pas applicable. Donc, quelle que soit la catégorie de voies intéressée, les peines seront celles des art. 475, 3° et 4°, et 476 du Code pénal ou, à défaut, celles des art. 471, 15°, et 474.

L'infraction est normalement imputable au *conducteur*, même s'il a agi par ordre de son maître (6).

NOTA

(1) La Loi du 30 mai 1851, art. 2 § 1, 6°, prévoyait une réglementation du passage sur les ponts, uniquement pour les *ponts suspendus des routes nationales, des routes départementales et des chemins vicinaux de grande communication*. Le Code de la route étend cette réglementation à *tous les ponts et sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique*. Les progrès réalisés au cours du XIX^e siècle dans l'art de l'Ingénieur ont en effet permis de construire des ponts suspendus aussi solides que les ponts rigides.

Comme pour l'art. 15 (Barrière de dégel), les dispositions énoncées *ne sont pas, à proprement parler, attributives de compétence* puisque les Préfets et les Maires détenaient déjà le pouvoir de prendre de leur propre autorité les mesures indiquées. Elles ont toutefois pour effet de faire rentrer ces mesures, pour

les ponts suspendus des routes nationales, départementales et des chemins vicinaux de grande communication, dans le cadre de la réglementation prévue par la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, §1, 6°) et de rendre en conséquence applicables les pénalités de l'art. 4 de cette Loi.

(2) Les Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, par *circulaires* des 17 et 28 octobre 1918, ont prescrit aux Préfets d'édicter, pour tous les ponts suspendus de leur département, un arrêté spécial devant « *rappeler, d'une part, les règles à observer pour la traversée du pont, savoir :*

» 1° *L'obligation de marquer un temps d'arrêt avant d'engager la voiture sur le pont ;*

» 2° *L'obligation de ne franchir le pont qu'à la vitesse d'un homme au pas ;*

» 3° *L'obligation de n'engager une voiture qu'après s'être assuré qu'aucun autre véhicule ne traverse le pont ;*

» *Indiquer d'autre part les poids maximum des véhicules admis à circuler. »*

3° Voir en ce qui concerne la publication des arrêtés préfectoraux et municipaux les développements spéciaux du Livre III.

(4) Les dispositions du deuxième paragraphe de l'article 16 stipulant que « *le maximum de la charge autorisée et les mesures prescrites pour la protection et le passage de ces ponts sont, dans tous les cas, placardés à leur entrée et à leur sortie, de manière à être parfaitement visibles des conducteurs* » sont de nature à faire excuser la contravention au cas où cette formalité n'aurait pas été remplie.

Mais elles ne pourraient empêcher éventuellement des poursuites pour les dégradations qui auraient été occasionnées à l'ouvrage attendu qu'en principe la réparation des dommages causés à une route, à ses dépendances ou à ses ouvrages, est toujours due, même en dehors de toute réglementation spéciale. (Voir les développements sur la question des dégradations au Livre III.)

(5) Ponts qui, ne reposant que sur des piles, ont leur tablier suspendu et retenu par des chaînes de fils de fer (câbles).

(6) Nota 5 supra 277.

CHAPITRE II

Dispositions spéciales aux véhicules à traction animale

CHAPITRE II

Dispositions spéciales aux véhicules à traction animale

SOMMAIRE :

	Pages
ARTICLE 17. — <i>Freins</i> . Commentaires et pénalités ..	289
ARTICLE 18. — <i>Nombre d'animaux d'un attelage</i> .	290
Commentaires et pénalités	291
Nota	291
ARTICLE 19. — <i>Renforts</i> . Commentaires	294
Nota	294
ARTICLE 20. — <i>Neige et verglas</i> . Commentaires.....	295
Nota	295

CHAPITRE II

Dispositions spéciales aux véhicules à traction animale ⁽¹⁾

ARTICLE 17

Freins. — « Si la topographie l'exige, le Préfet (2) peut imposer, sur certaines voies, l'obligation de munir tout véhicule d'un frein ou d'un dispositif d'enrayage. »

PENALITES (3). — La contravention est en principe imputable au *propriétaire* puisqu'il s'agit de l'installation d'un accessoire fixe sur le véhicule.

Les peines applicables au contrevenant seront en conséquence les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication*, et pour les voitures des catégories désignées ci-dessous.

- a) Voitures ne servant pas au transport des personnes. (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 3°) : Amende de cinq à trente francs en principal (L. 30 mai 1851, art. 4).
- b) Voitures de messageries (4) (L. 30 mai 1851, art. 2, § 3, 2°) : Amende de 16 à 200 francs en principal et emprisonnement de six à dix jours (L. 30 mai 1851, art. 6).

2° Tous autres cas.

- a) Voitures publiques (5) : Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible suivant les circonstances pendant trois jours au plus ; un emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C.P. art. 475, 4°, 476 et 478, L. 28 av. 1832).
- b) Autres voitures : Amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 15° et 474).

NOTA

(1) Traîneaux y compris, supra p. 199, nota 1.

(2) *Sur la compétence du Préfet*, observations analogues à celles du nota 1 des pages 281 et 283 avec la différence toutefois que l'article 17 intervient en exécution de la Loi du 30 mai 1851 en ce qui concerne « les voitures ne servant pas au transport des personnes » et « les voitures de messageries », au lieu de « toutes les voitures », ladite loi n'ayant en effet prévu une réglementation des modes d'enrayage que pour ces deux catégories de voitures. (Loi du 30 mai 1851, art. 2, § 2, 3°, et § 3, 2°.)

En tout état de cause, le Maire reste, nonobstant le silence du Code de la route, compétent pour édicter toutes dispositions utiles si la section de voie intéressée ne dépasse pas les limites de l'agglomération, le Préfet ne pouvant agir qu'après une mise en demeure au Maire restée infructueuse, sauf dans le cas où la section considérée s'étend sur plusieurs communes. (Loi du 5 avril 1884, art. 98 et 99, commentaires au Livre III.)

(3) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(4) Définition des « voitures de messageries » infra p. 407.

(5) Définition des « voitures publiques » infra p 405.

ARTICLE 18

Nombre d'animaux d'un attelage (1). — « Sauf dans les cas prévus à l'article 14 ci-dessus, il ne peut être attelé :

« 1° Aux véhicules servant au transport des marchandises plus de cinq chevaux ou bêtes de trait, s'il s'agit de véhicules à deux roues ; plus de six bœufs (2) ou de huit chevaux ou autres bêtes de trait s'il s'agit de véhicules à quatre roues, sans qu'il puisse y avoir plus de cinq animaux en enfilade (3).

« 2° Aux véhicules servant au transport des personnes plus de trois chevaux, s'il s'agit de véhicules à deux roues ; plus de six, s'il s'agit de véhicules à quatre roues.

« Quand le nombre de bêtes de trait est supérieur à six, il doit être adjoind un aide au conducteur (4). »

PENALITES (5). — L'infraction (6) est en principe imputable au propriétaire (7). Se référer en conséquence, pour l'appliquants seront en conséquence les suivantes :

1° Infraction commise sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication*, en ce qui concerne les attelages de chevaux. (L. 30 mai 1851, art. 2, § 1, 5°) (8).

Amende de 5 à 30 francs en principal (L. 30 mai 1851, art. 4).

2° Autres circonstances :

Peines de l'art. 471, 15°, et 474, indiquées au tableau précédent, supra p. 289.

NOTA

(1) La loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 1, 5°) stipule que « des règlements d'administration publique déterminent pour toutes les voitures le maximum du nombre de chevaux de l'attelage que peut comporter la police ou la libre circulation des routes. »

Une circulaire T. P. du 23 août 1852, inspirée des intentions du législateur, a précisé d'autre part :

« La limitation des attelages est une disposition nouvelle » rendue nécessaire par l'absence de toute fixation de poids.
 » Du moment où on laisse pleine liberté en ce qui concerne le » chargement, il devient indispensable d'empêcher que, pour » transporter un poids considérable, on n'attèle à un même véhi- » cule un nombre de bêtes de trait qui serait une cause d'em- » barras et d'accidents pour la circulation. »

Les dispositions ci-dessus de l'article 18 du Code de la route seraient donc *illégal*es, en ce qui concerne la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication régis par la loi du 30 mai 1851, s'il était démontré qu'elles ont indirectement pour objet de limiter les chargements ainsi que certains commentateurs l'ont affirmé à l'occasion de la discussion à laquelle les dispositions de l'article 2, § 1 (pression) du Code de la route ont donné lieu.

Elles seraient en tout cas *contraires* aux prescriptions impératives de ladite Loi (art. 1) stipulant que les voitures circuleront « sans aucune condition de réglementation de poids ».

(2) Conformément aux principes ci-dessus rappelés (nota 1), la correspondance de « six bœufs » à « huit chevaux » doit avoir été établie uniquement en considérant a manière dont ces animaux sont susceptibles d'embarrasser la voie publique et non d'après leurs forces respectives.

(3) A la file l'un de l'autre.

(4) Dispositions qui complètent celles de l'article 7 stipulant que « tout véhicule doit avoir un conducteur ».

(5) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et Répression des infractions.

(6) Un conducteur qui fait circuler sur une route deux voitures attelées d'un nombre de chevaux supérieur à celui qui est autorisé par les règlements commet deux *contraventions distinctes* ; en conséquence il doit être condamné *cumulativement* à deux amendes, bien qu'un seul procès-verbal ait été dressé. (Cons. d'Et. 13 juil. 1877 D. P. 77, 3, 102.)

Le mauvais état des chemins ne peut constituer une excuse légale à l'infraction. (Cons. d'Et. du 22 juil. 1887 D. P. 88, 3, 114), les articles 19 et 20 ayant *limitativement* fixé les cas de dérogations admissibles.

(7) Observations analogues à celles du nota 2 supra p. 237.

Dans un arrêt du 8 juin 1894 (D. P. 95, 5, 591), le Conseil d'Etat avait décidé que lorsqu'une contravention aux prescriptions réglementaires concernant le nombre des attelages a été commise sur l'ordre du maître et n'est pas imputable au charretier, c'est contre le maître que le procès-verbal de contravention doit être dressé.

Mais alors, en admettant cette jurisprudence, la question se poserait de savoir par quels moyens, dans certains cas, les agents verbalisateurs arriveraient à connaître, dans le délai légal pour affirmer leur procès-verbal et avec toute la certitude requise à cet effet, si la contravention a été commise ou non par ordre du maître et doit en conséquence ou non lui être

imputée. Il y aurait là une source de contestations qui ne pourraient que nuire à une bonne répression. Il semble donc bien préférable de décider que l'infraction sera en principe imputable dans tous les cas au conducteur, l'excuse à une infraction ne pouvant être recherchée dans l'obéissance aux ordres d'un maître ou d'un commettant. (Crim. 20 déc. 1913 D. P. Chr. 1914, 8.)

Le Conseil d'Etat n'ayant plus à délibérer sur les affaires de cette nature (Déc. Loi 28 déc. 1926, *J. O.* 30 déc., développements au Livre III), il n'y a plus lieu de tenir compte de cette jurisprudence.

(8) *Un arrêt du Conseil d'Etat du 11 juin 1913* (D. P. Ch. 1913, 63) avait décidé que les dispositions de l'article 3 du Décret du 2 août 1852, pris en exécution de la loi du 30 mai 1851 (art. 2), stipulant qu'il ne peut être attelé aux voitures qui servent au transport des marchandises plus de cinq chevaux si elles sont à deux roues, doivent être entendues en ce sens qu'elles prohibent l'emploi de plus de cinq bêtes de trait pour les voitures attelées, même pour partie seulement de chevaux.

Remarquons que l'art. 15 du Code de la route qui a remplacé le Décret de 1852 vise les bêtes de trait en plus des chevaux ; la question jugée par le Conseil d'Etat ne se pose donc plus en l'état actuel de la réglementation.

ARTICLE 19

Renforts (1). — « La limitation du nombre des animaux d'attelage, fixé par l'article précédent, n'est pas applicable sur les sections de routes offrant des rampes d'une déclivité ou d'une longueur exceptionnelles.

« Ces sections de routes sont déterminées par arrêtés préfectoraux et les limites sont indiquées sur place par des poteaux portant l'inscription « renfort » (2) ».

« L'emploi d'animaux de renfort peut aussi être autorisé temporairement par le Préfet sur les sections de routes où les travaux de réparation ou d'autres circonstances rendent cette mesure nécessaire. Dans ce cas, des poteaux provisoires sont posés pour indiquer les limites de ces sections. »

NOTA

(1) L'article 19 délègue au Préfet le pouvoir d'apporter des *dérogations, dans des cas spéciaux*, aux dispositions de l'art. 18 fixant le maximum du nombre d'animaux d'un attelage.

Le Maire ayant qualité, en vertu de ses pouvoirs propres de police, pour prescrire des mesures plus rigoureuses que celles des règlements en vigueur, *mais non pour les atténuer*, ne pourrait valablement, à défaut d'une délégation analogue, autoriser l'emploi d'animaux de renfort, serait-ce sur des chemins ou voies ouvertes à la circulation publique relevant de sa compétence exclusive.

Mais, lorsque la section considérée de route sera toute entière située dans une agglomération, le Préfet agira sagement en consultant au préalable le Maire de la commune intéressée.

(2) Lorsque l'arrêté prévu aura été pris, le Préfet devra veiller à ce que les collectivités ou les administrations gestionnaires des voies intéressées établissent les poteaux portant l'inscription « *renfort* » et au cas de besoin les mettre en demeure de le faire.

ARTICLE 20

Neiges et verglas. — « En temps de neige ou
« de verglas, les prescriptions relatives à la limita-
« tion du nombre des animaux de trait sont supen-
« dues (1). »

NOTA

(1) Les dispositions de cet article ne feraient pas obstacle à ce que les Préfets et Maires, dans la limite de leurs attributions respectives, interdisent la circulation, en temps de neige ou de verglas, des véhicules dont le nombre des animaux de trait dépasserait un maximum qui serait fixé par leur arrêté, s'ils estimaient cette mesure justifiée par l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics (art. 62) attendu qu'ainsi ils édicteraient, dans ce cas d'espèce, une réglementation *plus rigoureuse* que celle résultant du Code de la route.

CHAPITRE III

Dispositions spéciales aux véhicules automobiles

CHAPITRE III

Dispositions spéciales aux véhicules automobiles

SOMMAIRE :

<i>Principes de la réglementation.....</i>	301
<i>Définition des « automobiles ». Cas spéciaux (remorques, vélocipèdes, velocimanes, locomotives routières, véhicules à moteur auxiliaire, véhicules électriques, véhicules à trolley sans rail, etc.).....</i>	303
<i>Pénalités (Principes)</i>	304
Nota	305
<i>ARTICLE 21. — Organes moteurs. Commentaires, jurisprudence et pénalités</i>	307
Nota	307
<i>ARTICLE 22. — Organes de manœuvre et de direction. Commentaires, jurisprudence et pénalités.....</i>	312
Nota	312
<i>ARTICLE 23. — Organes de freinage. Commentaires, jurisprudence et pénalités.....</i>	314
Nota	314
<i>ARTICLE 24. — Eclairage. Commentaires et jurisprudence</i>	317
Nota	322
Principes de la réglementation (éclairage ordinaire, de stationnement, supplémentaire : plein ou réduit, de la plaque arrière).....	318
Intensité d'éclairage, observations et pénalités...	321
<i>ARTICLE 25. — Signaux sonores. Commentaires, jurisprudence et pénalités.....</i>	331
Nota	331
<i>ARTICLE 26. — Réception. Commentaires, jurisprudence et pénalités.....</i>	336
Nota	337

ARTICLE 27. — <i>Plaques</i> . Commentaires et jurisprudence	342
Principes de la réglementation (plaques du propriétaire, du constructeur, du chargement et d'identité)	342
Cas spécial des véhicules étrangers et pénalités..	344
Nota	345
ARTICLE 28. — <i>Autorisation de circuler</i> . Commentaires et pénalités	350
Nota	350
ARTICLE 29. — <i>Permis de conduire</i> . Texte.....	353
Principes. Légalité. Modalités de la délivrance du permis	355
Suspension ou annulation du permis et pénalités.	356
Nota	359
ARTICLE 30. — <i>Circulation des automobiles</i> . Commentaires et jurisprudence	372
Titres tenant lieu du permis de conduire.....	372
Titres tenant lieu de la carte grise.....	373
Appendice. Permis de circulation et titres en tenant lieu	375
Pénalités	377
Nota	378
ARTICLE 31. — <i>Vitesse</i> . Commentaires et jurisprudence	384
Principes de la réglementation, vitesse dans les agglomérations et pénalités.....	384
Nota	386
ARTICLE 32. — <i>Automobiles tracteurs et véhicules remorqués</i> . Commentaires et jurisprudence	390
Pénalités	392
Nota	393
ARTICLE 33. — <i>Courses d'automobiles</i> . Commentaires et jurisprudence	395
Pénalités	395
Nota	395

CHAPITRE III

Dispositions spéciales aux véhicules automobiles Principes de la réglementation

Le chapitre III du Code de la route reproduit, en principe, les dispositions édictées pour la circulation automobile par les décrets antérieurs des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901. En fait, c'est un véritable *régime d'exception* qui s'y trouve institué.

Alors que les autres véhicules sont, d'une manière générale, librement admis sur les routes, les automobiles ne peuvent y avoir accès sans l'accomplissement par leur propriétaire ou conducteur de trois formalités essentielles :

1°) La « *réception* » de l'automobile (art. 26) par un agent du Service des Mines en vue de constater que le véhicule présente, quant à sa construction et quant à la bonne disposition et au bon fonctionnement de ses organes, toutes les garanties de sécurité désirables. L'Agent du Service des Mines est plus spécialement chargé de vérifier les *organes moteurs*, les *organes de manœuvre et de direction*, ainsi que les *organes de freinage*, pour lesquels diverses conditions sont énoncées dans le Code de la route (art. 21, 22 et 23).

Si les résultats de cette vérification sont favorables, l'Agent du Service des Mines délivre « *le procès-verbal de réception* ». Le véhicule auquel le procès-verbal de réception s'applique est *identifié* par ses caractéristiques principales (*type, vitesse, puissance*, etc.), ainsi que par les marques et numéros de fabrication de ses différentes pièces, notamment du châssis et du moteur.

Cette première formalité peut être remplie, dès l'usine, directement par le constructeur qui a d'ailleurs la faculté, pour les véhicules fabriqués suivant un même type, de faire procéder à la réception seulement sur l'un d'eux (*réception par type*).

2°) « *L'immatriculation* » de l'automobile (art. 28) au nom de son acquéreur sur la déclaration par ce dernier au Préfet de son intention de faire usage du véhicule et sur la production conjointe du procès-verbal de réception ou, lorsque la réception a été faite par type, d'une copie de ce document certifiée conforme par le constructeur. Cette dernière pièce est destinée à attester

que le véhicule ou son type a précédemment été reçu par le Service des Mines. Ainsi la deuxième formalité (*immatriculation*) ne peut être remplie avant la première (*réception*).

Le Préfet inscrit la déclaration du propriétaire sur un registre spécial tenu dans ses bureaux, dit « *registre d'immatriculation des automobiles* », puis il délivre à l'intéressé un « *récépissé de déclaration de mise en circulation* », plus communément appelé « *carte grise* », qui, en reproduisant les caractéristiques essentielles du véhicule, les marques et numéros de fabrication de ses différentes pièces (châssis et moteur), ainsi que les nom, prénoms et domicile du déclarant, *identifie l'automobile avec son propriétaire définitif*.

La carte grise mentionne un numéro de séries à porter par le véhicule d'une manière très apparente à l'avant et à l'arrière sur une plaque spéciale dite « *plaque d'identité* » (art. 27). Si un automobiliste occasionne un accident ou commet une contravention, sans qu'il ait été possible de l'identifier sur le fait, on pourra, grâce au numéro relevé sur la plaque, obtenir son adresse et le poursuivre devant les tribunaux.

3°) *L'examen du conducteur* (art. 29) devant un expert accrédité par le Ministre des Travaux Publics (*Inspecteur de l'Union Nationale des Associations de Tourisme*) en vue de constater qu'il possède les aptitudes et les capacités requises (*force, sang-froid, puissance des réflexes, connaissance de la technique de l'automobile et des règles de la circulation, etc.*) pour diriger avec ordre et sûreté son véhicule sur la voie publique. La passation de cet examen est attestée par un titre spécial, le « *permis de conduire* », dit « *carte rose* », que le Préfet du département délivre sur l'avis favorable de l'expert.

La carte grise et la carte rose sont *rigoureusement* exigées des automobilistes pour circuler sur la voie publique. Ces titres doivent être présentés à toutes réquisitions des autorités compétentes (art. 30).

Les automobilistes sont, en outre, tenus d'avoir en leur possession le « *permis de circulation* », pièce *essentiellement fiscale*, ayant pour objet d'attester le paiement de l'impôt trimestriel auquel ces véhicules sont soumis (L. 25 juin 1920, art. 98 et s.).

L'obligation pour les automobilistes de soumettre leurs véhicules à la réception et à l'immatriculation, et d'être eux-mêmes en possession de la carte grise et du permis de conduire, ainsi que du permis de circulation, ne constitue pas la seule exigence du Code de la route à l'égard de la nouvelle locomotion. Le Chapitre III assujettit encore les automobiles à des prescriptions spéciales en ce qui concerne l'*éclairage* (art. 24), les *signaux sonores* (art. 25), les *plaques* (art. 27), la *vitesse* (art. 31), l'*attelage des remorques* (art. 32) et les *courses* (art. 33).

Toutes ces mesures sont justifiées par les dangers particuliers que les automobiles font courir aux autres usagers de la route. Elles trouvent leur *fondement juridique* dans les pouvoirs

conférés au Chef de l'Etat par la Loi du 30 mai 1851 (1) et la Loi constitutionnelle du 25 février 1875 (art. 3).

DEFINITION DES VOITURES AUTOMOBILES

Bien que le chapitre III du Code de la route soit intitulé « *Dispositions spéciales aux véhicules automobiles* », nulle part ne figure dans son texte une énumération ou une définition quelconque des véhicules à comprendre sous cette dénomination.

Tout au plus, l'article 61 permettrait d'exclure de la catégorie des automobiles les « *véhicules servant à l'exploitation des voies ferrées empruntant l'assiette des voies publiques* ».

Etymologiquement, un automobile est un véhicule qui se meut de soi-même. Mais le décret du 10 mars 1899, premier règlement intervenu pour fixer les conditions de circulation de ces véhicules, a indirectement réduit la portée du terme, en spécifiant, dans son article premier, que ses dispositions seraient applicables seulement aux « *véhicules à moteur mécanique ou autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées* ».

Par ailleurs, la circulaire du 10 avril 1899, interprétative du décret du 10 mars 1899, stipule que : « *Par l'expression d'automobiles ou de voitures automobiles, il faut entendre tous les véhicules à moteur mécanique quelle qu'en soit la nature. Ces expressions comprennent donc non seulement les locomotives routières, les automobiles de poids lourd et de poids moyen avec ou sans avant-train moteur, boggies ou non, circulant isolément ou remorquant d'autres véhicules, mais encore les véhicules légers, tels que voiturettes, motocycles, etc.* »

Enfin, dans le même ordre d'idées, la Conférence internationale sur la circulation routière, réunie à Paris du 20 au 24 avril 1926, a adopté la définition suivante :

« Sont réputées automobiles au sens des prescriptions de la présente Convention tous véhicules pourvus d'un dispositif de propulsion mécanique, circulant sur la voie publique sans être liés à une voie ferrée (2) et servant au transport des personnes ou des marchandises. »

Cette dernière définition permet de faire rentrer dans la catégorie des véhicules automobiles les bicyclettes à moteur auxiliaire, ainsi que certains véhicules à moteur mécanique servant à l'exploitation des voies ferrées sans y être liés, comme les véhicules électriques des quais de gare, lorsqu'ils circulent sur la voie publique, par exemple pour conduire les bagages à domicile ou effectuer des transbordements.

A laquelle des définitions convient-il de donner la préférence pour l'application du chapitre III du Code de la route ? Sans aucun doute à la troisième : celle de la Convention internationale du 24 avril 1926, car sans être en opposition avec les deux premières, elle les complète. Elle est d'autre part techniquement la plus exacte et la plus précise, répondant bien à l'idée que l'on se fait, à l'heure actuelle, d'un véhicule automobile. La Conven-

tion du 24 avril 1926 sera d'ailleurs exécutoire sur notre Territoire à dater du 24 octobre 1930. (J. O., 16 mars 1930.)

Mais pour la concordance avec les dispositions du chapitre III du Code de la route, le dernier membre de phrase :

« *et servant au transport des personnes ou des marchandises* », doit être supprimé. Ce membre de phrase a été, en effet, ajouté à la définition pour exclure de l'entente internationale les appareils automobiles à usage agricole ou industriel comme les *rouleaux compresseurs*, les *scies mécaniques*, etc., qui sont incontestablement soumis aux dispositions du chapitre III du Code de la route, ainsi qu'il résulte des termes de l'article 61, § 2.

CAS SPECIAUX. — Une « *remorque* » n'est pas un véhicule automobile, n'étant pas pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique. Il en est de même des « *vélocipèdes* » et des « *vélocimanes* », la source d'énergie ne procédant pas pour ces véhicules d'un appareil à moteur mécanique.

Par contre, une *locomotive routière* propulsée à la vapeur, un *véhicule électrique* circulant sur la voie publique sans être lié à un rail, etc., étant pourvus d'un dispositif de propulsion mécanique, sont incontestablement des véhicules automobiles, la nature de la source d'énergie du moteur mécanique n'étant pas considérée dans la définition des automobiles. Sont encore des automobiles : les *bicyclettes*, *vélocimanes* et *voitures à bras pourvus d'un moteur auxiliaire*, les *véhicules à trolley* circulant sans rail (3) etc..

PENALITES (4)

C'est une *erreur fréquente* des Tribunaux d'appliquer uniformément aux automobilistes fautifs, pour les infractions au Code de la route, les peines de l'article 471, 15°, du Code pénal.

En principe, toutes les fois que les dispositions violées peuvent être considérées comme intervenues dans le cadre de la réglementation prévue par la Loi du 30 mai 1851, les sanctions spéciales édictées par cette Loi doivent remplacer celles du Code pénal.

Il en sera notamment ainsi lorsque les infractions seront relevées sur une *route nationale*, une *route départementale* ou un *chemin vicinal de grande communication*,

Qu'elles seront *imputables au conducteur*,

Et que l'automobile employée *ne servira pas au transport des personnes* ou sera affectée à un *service de messageries* (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°, et § 3, 5°) (5).

En tout état de cause, suivant que l'infraction sera imputable au *conducteur* ou au *propriétaire* (6), les peines applicables seront celles du *tableau I* ou du *tableau II* ci-après :

TABLEAU I

1° Infraction commise *sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication*, pour les catégories de voitures ci-dessous :

- a) Voitures ne servant pas au transport des personnes (L. 30 mai 1851, art. 2, § 2, 5°) : Amende en principal de 6 à 10 francs et emprisonnement de 1 à 3 jours, l'amende pouvant être portée à 15 francs et l'emprisonnement à cinq jours en cas de récidive (L. 30 mai 1851, art. 5 (7)).
 - b) Voitures de messageries (8) (L. 30 mai 1851, art. 2, § 3, 5°) : Amende en principal de 16 à 200 francs et emprisonnement de 6 à 10 jours (L. 30 mai 1851, art. 6 (7)).
- 2°) Tous autres cas :
- a) Voitures publiques (9) : Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible suivant les circonstances pendant trois jours au plus ; un emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C. P., art. 475, 4°, 476 et 478 (10)).
 - b) Autres voitures : Amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P., art. 471, 15° et 474).

TABLEAU II

1°) Voitures publiques (11) :

Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible suivant les circonstances pendant trois jours au plus — un emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C.P., art. 475, 4°, 476 et 478) (12).

2°) Autres voitures :

Amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P., art. 471, 15° et 474).

NOTA

(1) Jugé que les pouvoirs conférés aux autorités départementales et municipales en vue de veiller à la conservation des voies publiques et à la sécurité de la circulation, ne font pas obstacle au pouvoir réglementaire, propre du Chef d'Etat pour l'ensemble du territoire, et que notamment le décret du 10 mars 1899 (actuellement remplacé par le décret du 31 décembre 1922 ou Code de la route), *à raison des dangers que présente la locomotion automobile*, a pu valablement exiger que tout conducteur d'automobile soit porteur d'une autorisation de conduire. (Cons. d'Et. 8 août 1919, D. P. 21. 3. 23.)

(2) « *Liés* » doit être pris au sens mécanique du mot. Un corps est lié à un autre lorsqu'il est soumis à l'action de forces qui le retiennent à cet autre.

Ainsi un wagon de chemin de fer est lié au rail bien qu'il n'y ait entre eux à proprement parler aucune ligature, parce que des forces (poids du véhicule, réaction du rail sur les pa-

rements des roues engrenés dans l'entrerail) l'obligeant à rester en contact avec lui.

(3) Les *véhicules à trolley circulant sans rail* présentent une mobilité suffisante pour être rangés dans la catégorie des véhicules automobiles (Conf. int. routière P.V., Con technique, 21 avril 1926. Impr. Nle).

(4) Renseignements généraux au Livre III (Poursuite et Répression des infractions).

(5) Sur la question de principe, voir les développements du Livre III (Poursuite et Répression des infractions).

Jugé d'ailleurs que les dispositions des décrets des 10 mars 1899 et 27 mai 1921, prescrivant à tout conducteur d'une automobile qui ne sert pas au transport des personnes, de représenter à l'autorité compétente son certificat de capacité et le récépissé de déclaration du véhicule, et de munir pendant la nuit, sa voiture des feux réglementaires, *rentrent dans la catégorie des prescriptions prévues par l'art. 2, § 2, 5°, de la Loi du 30 mai 1851*. En conséquence, les infractions à ces dispositions sont passibles, *non des peines édictées par l'art. 471, § 5, du Code pénal*, mais de celles que prévoit l'art 5 de ladite Loi du 30 mai 1851 (Crim. 3 mars 1922, D.P. 1922, 1.227).

(6) Lorsque la contravention est imputable au conducteur, elle est régulièrement poursuivie contre lui *dans le cas même où le propriétaire serait dans la voiture* Crim. 15 fév. 1862, D.P. 62.5.353).

(7) La contravention étant passible à la fois, sous le régime de la Loi du 30 mai 1851, *d'une amende et d'un emprisonnement*, est nul le jugement qui, *sans déclarer l'existence de circonstances atténuantes*, se borne à appliquer l'amende (Crim 12 juil. 1855, D.P. 55.5.485).

(8) Définition « *Voitures de messageries* » (infra p. 407).

(9) Définition « *Voitures publiques* » (infra p. 405).

(10) Exceptionnellement, lorsque les dispositions violées ne concerneront pas la « *solidité des voitures publiques, leur poids, le mode de leur chargement, le nombre et la sûreté des voyageurs, l'indication dans l'intérieur des voitures, des places qu'elles contiennent et du prix des places, l'indication, à l'extérieur, du nom du propriétaire* ». (C.P. art. 475, 4°, 2° alinéa), on appliquera, au lieu des peines mentionnées, celles des art. 471, 15°, et 474 C. P.

(11) Définition des « *voitures publiques* » infra p. 405.

(12) Même remarque qu'au nota 10 ci-dessus.

ARTICLE 21

Organes moteurs. — « Les organes d'un véhicule automobile doivent être disposés de façon à éviter tout danger d'incendie ou d'explosion ; leur fonctionnement ne doit constituer aucune cause de danger ou d'inconfort (1).

« Les moteurs doivent être munis d'un dispositif d'échappement (2) silencieux. *L'échappement libre est interdit* (3).

« L'appareil d'où procède la source d'énergie est soumis aux dispositions des règlements sur les appareils de même genre, en vigueur ou à intervenir (4). »

PENALITES (5). — L'infraction (6) est en principe imputable au propriétaire (7). Se référer en conséquence, pour l'application des peines, au tableau II supra p. 305.

Exceptionnellement, les contraventions relevées pour *inconfort* dans le fonctionnement des véhicules seront régulièrement réprimées, dans tous les cas, *même lorsqu'il s'agit de voitures publiques*, par les peines de l'art. 471, 15°, et 474 C.P. pour les motifs indiqués (supra note 10 p. 306).

Si dans certaines circonstances, *très spéciales*, les tribunaux estimaient que l'infraction doit être imputée au *conducteur* et non au propriétaire (8), il y aurait lieu de s'en référer au tableau I, au lieu du tableau II, supra p. 305, les peines des art. 471, 15°, et 474 C.P. étant toutefois substituées à celles des art. 471, 4°, 476 et 478 C.P. dans les cas d'inconfort ou d'échappement libre pour les voitures publiques (voir nota 10 p. 306).

NOTA

(1) Un véhicule automobile peut notamment incommoder par *le bruit, la poussière, la fumée ou l'odeur*.

A remarquer que l'inconfort est une chose *essentiellement subjective*, qui peut être ressentie à des degrés différents suivant les personnes. Les véhicules automobiles font d'ailleurs toujours quelque bruit, ou dégagent toujours plus ou moins de fumées, de poussières ou d'odeurs.

La Convention internationale du 24 avril 1926 (art. 3, I) tient un compte plus exact des réalités en défendant de « *sérieusement incommoder* ». Il est donc raisonnable de penser qu'aucun procès-verbal de contravention ne doit être dressé pour une *inconfort légère*.

Ce n'est d'ailleurs pas directement le fait de l'incommodité qui, suivant le texte, justifie une contravention, *mais celui que l'automobile possède des organes dont le fonctionnement est une cause d'incommodité*. Serait par exemple justifié un procès-verbal de contravention dressé contre le propriétaire d'une automobile dont le tuyau d'échappement, dirigé vers le sol au lieu d'être horizontal ou même légèrement relevé, soulèverait de la poussière en créant ainsi une incommodité pour les autres usagers de la route.

Les constatations de l'agent verbalisateur *font foi jusqu'à preuve du contraire* et les tribunaux apprécient souverainement le fait.

Jugé que les mesures de sécurité à observer dans la disposition et l'installation des organes des voitures automobiles ont une force obligatoire *s'imposant, à tout moment, à ceux qui mettent en service une voiture automobile*.

La décision administrative par laquelle le Service des Mines constate qu'une automobile satisfait à ces prescriptions ne saurait avoir pour effet de soustraire *désormais* un propriétaire à la responsabilité pénale qui résulte par lui de leur inobservation. Spécialement un jugement condamne à bon droit un propriétaire d'automobile dont la voiture a émis sur la voie publique des fumées incommodes, *alors même que d'après le procès-verbal de vérification du Service des Mines, cette automobile aurait satisfait aux prescriptions réglementaires*. (Crim. 3 fév. 1906, D. P. 1906.1.184). Voir encore nota 1, infra p. 337.

(2) « Les dispositions essentielles du *silencieux* doivent être » considérées comme faisant partie de la description du type ou » du véhicule, prendre place à ce titre dans la notice descriptive, et, de plus lors de la réception du type ou du véhicule, » le Service des Mines devra s'assurer de l'efficacité du dispositif ainsi constitué. » (Circ. T. P. 29 mai 1926.)

» On ne saurait en aucun cas admettre le dispositif *rudimentaire* constitué par un simple étranglement du tuyau de » sortie des gaz. Il faut, même sur les petits véhicules comme » les motocyclettes où la sortie des gaz laisse beaucoup à désirer, que cette sortie s'effectue au moyen d'un dispositif convenablement étudié pour régulariser la sortie des gaz, tel qu'un » *pot d'échappement* présentant par rapport à la masse de ceux-ci un volume d'autant plus considérable que la pression et » la température de ces gaz seront plus fortes et les obstacles » opposés à leur écoulement moins nombreux. » (Même circ.)

Dans un autre ordre d'idées, les agents du Service des Mines doivent refuser la réception des automobiles dont le tuyau d'échappement ne serait pas placé dans une position horizontale ou même légèrement relevée pour éviter de soulever la poussière. (Inst. T. P. 23 août 1912.) Voir d'autre part la remarque faite dans le nota I, avant-dernier alinéa, de la page ci-dessus sur la nature de la contravention susceptible d'être relevée contre les propriétaires d'automobiles circulant avec des véhicules ainsi defectueusement établis.

(3) Modification apportée par décret du 12 sept. 1925. (J. O. 17 sept.) L'échappement libre était précédemment interdit seule-

ment pour la traversée des agglomérations. L'interdiction s'étend maintenant à tout parcours sur les voies ouvertes à la circulation publique (art. 1).

Ci-après extraits d'instructions ministérielles pour l'application du Décret du 12 sept. 1925 :

« L'échappement libre n'étant plus jamais autorisé, *il n'y a pas lieu d'accepter la présentation de véhicules sur lesquels des dispositifs spéciaux permettraient de le rétablir.* » (Inst. T. P. 29 mai 1926.)

« ... les moteurs de certains véhicules automobiles et, notamment des motocyclettes, sont parfois bruyants à raison de caractère *rudimentaire* du dispositif d'échappement silencieux dont ils sont pourvus en conformité du type reçu par le Service des Mines. Ce n'est donc que si le véhicule portait un dispositif spécial permettant de rétablir l'échappement libre, ou si un examen révélait la *suppression manifeste* du dispositif réglementaire d'échappement silencieux qu'il y aurait lieu de donner suite aux procès-verbaux constatant les contraventions au Décret du 12 septembre 1925. » (Inst. Int. Sûr. gén. 27 oct. 1926.)

A en faire une lecture attentive, ces dernières instructions semblent revenir sur l'interdiction de l'échappement libre édictée par le Décret du 12 Sept. 1925 dont les termes sont pourtant *absolus*, n'admettant, par conséquent, pas d'autre excuse que la *force majeure* suivant le sens rigoureux donné à cette expression par la jurisprudence (Livre III), et excluant en tout cas le prétexte que le véhicule a été reçu par le Service des Mines. (Crim. 3 fév. 1906. Arrêt cité nota 1 p. précédente.) Elles paraissent d'ailleurs à première vue en contradiction formelle avec les termes de la circ. T. P. du 29 mai 1926 (nota ci-devant) qui ont recommandé aux Agents du Service des Mines de refuser la réception des automobiles, notamment des motocycles pourvus d'un dispositif *rudimentaire* d'échappement silencieux. Elles établissent en tout cas une confusion regrettable entre deux natures d'infractions essentiellement différents : l'infraction imputable au propriétaire pour défaut d'échappement silencieux sur son véhicule et l'infraction imputable au conducteur qui pratique l'échappement libre. Elles se justifient toutefois par le fait qu'antérieurement à la circulaire du 29 mai 1926 des motocyclettes avaient été reçus par le Service des Mines avec un dispositif rudimentaire d'échappement silencieux et qu'il convenait en conséquence, pour des raisons d'opportunité, de ménager une transition entre l'ancien et le nouveau régime. Elles ne peuvent donc n'avoir qu'un *caractère essentiellement transitoire*.

Une nouvelle circulaire du Ministre de l'Intérieur (Sûr. gén.) du 15 avril 1929 est revenue sur les termes de la circ. du 29 mai 1926. La tolérance n'est plus maintenant acquise qu'aux possesseurs de motocyclettes de types anciens *lorsqu'ils justifient de leur bonne foi et de la construction ancienne de leur véhicule*.

(4) Ainsi les *automobiles à vapeur* sont soumises, en dehors du Code de la route, à la réglementation spéciale des appareils à vapeur (déclaration de la chaudière, épreuve quinquennale, etc.). Cette réglementation est actuellement fixée par les décrets

des 2 avril 1926 et 4 août 1926 (J. O. 5 août), et la Circulaire T. P. du 20 janvier 1930. (J. O. 26 janvier.)

(5) Renseignements généraux, supra p. 304.

(6) Rappelons qu'un procès-verbal dressé pour infraction aux articles 21, 22 et 23 du Code de la route, ne serait pas excuse pour le motif que le véhicule a été reçu par le Service des Mines (Crim. 3 fév. 1906, D.P. 1906.1.184, supra, nota 2 p. 308).

(7) Certains tribunaux ont décidé, dans des cas spéciaux, que la contravention doit être imputée au conducteur, et non propriétaire

Ainsi il a été jugé que si *aucun vice de construction* n'est relevé à la charge du propriétaire, il doit être renvoyé des fins de poursuites sans dépens ou tout au moins, il ne doit être condamné *que comme civilement responsable* (Trib. simp. pol. Argenteuil, 9 juin 1907, D.P. 1908.5.16). Le propriétaire d'une automobile ne peut être déclaré responsable à raison de la fumée intense ou de l'odeur incommode qu'elle dégage que si l'émission de fumée intense et d'odeur à sa cause dans *un vice inhérent* à la voiture elle-même. En conséquence il n'est pas responsable, si elle a sa cause dans un *emploi maladroît* des organes de l'automobile (Trib. corr. Seine, 17 av. 1909, D.P. 1909.5.56). Le propriétaire d'une voiture automobile ne peut être déclaré pénalement responsable de la contravention à l'art. 3 du Décret du 10 mars 1899 (actuellement art. 21 du Code de la route), pour émission d'odeurs ou de fumées incommodes, lorsqu'il n'est pas allégué par le procès-verbal que ce propriétaire se trouvait *personnellement* dans sa voiture lors de la contravention, alors que le conducteur de la voiture a été connu au moment des constatations et alors d'ailleurs, que l'émission d'odeurs et fumées incommodes, en dehors de tout vice de construction de la voiture, est le *résultat d'un défaut de soins* de la part du conducteur (Trib. corr. Seine, 29 janv. 1907, D.P. 1908.5.16).

Cette jurisprudence est contestable. Il convient en effet d'observer que le Code de la Route (art. 21), en stipulant que les organes du véhicule doivent être disposés de façon à remplir les conditions énoncées : éviter tout danger d'incendie ou d'explosion et, leur fonctionnement, ne constituer aucune cause de danger ou d'incendie, a, en fait, mis, *d'une manière forfaitaire*, dans tous les cas, la contravention à la charge de celui, propriétaire et non conducteur, qui est en principe responsable de la disposition des organes sur le véhicule. D'ailleurs, dans l'espèce, l'infraction est une *contravention et non un délit* ; par conséquent *il n'y a pas lieu de rechercher l'élément intentionnel* de l'infraction ; il suffit que, d'après les termes du règlement, le propriétaire soit déclaré responsable du fait répréhensible, pour être condamnable. C'est par application de ces principes qu'une jurisprudence constante attribue la responsabilité pénale des contraventions au propriétaire du véhicule dont le nom est inscrit sur la plaque prévue par l'article 4, alors même qu'il n'en serait pas l'auteur, tout au moins lorsque le conducteur n'est pas connu. (Commentaires de l'article 4).

On ne comprendrait pas, du reste, que l'agent verbalisateur

soit dans l'obligation de rechercher, dans chaque cas, si le fait répréhensible provient ou non d'un vice inhérent à la construction des organes du véhicule, pour en imputer la responsabilité au propriétaire ou au conducteur, car il s'agirait là d'une *appréciation difficile, d'ordre essentiellement technique* et qui par conséquent dépasserait sa compétence.

Aussi la Cour de Cassation a-t-elle, à bon droit, décidé que le jugement qui déclare qu'on ne saurait voir dans le dégagement d'odeurs incommodes par une automobile une infraction inhérente à la propriété de la voiture, par le motif que le dégagement d'odeurs incommodes provient toujours d'un *excès de graissage* incombant au conducteur, est en *contradiction* avec les dispositions formelles de l'art 3 du Décr. du 10 mars 1899 (actuellement art. 21 du Code de la route) et doit être cassé. *Et ce motif d'ordre général ne permet pas de reconnaître s'il existe une faute personnelle du conducteur* (Crim. 15 mars 1907, D.P. 1907. 1.277). Dans le même sens, l'obligation de ne pas laisser sa voiture émettre des odeurs incommodes sur la voie publique, est une charge qui s'impose au propriétaire, en cette qualité même. Par suite, il est indifférent pour la détermination de la responsabilité pénale, de savoir que, au moment où une infraction à cette obligation a été constatée, la voiture avait pour conducteur une personne autre que son propriétaire (Trib. simp. pol., Paris, 18 oct. 1906, D.P. 1908, 5°, 16).

(8) Par exemple dans le cas où le conducteur pratiquerait *l'échappement libre*. Mais, en principe, l'infraction doit rester imputable au propriétaire puisque le règlement a en vue la disposition des organes sur le véhicule et non leur usage, lorsqu'il stipule que les moteurs doivent être munis d'un dispositif d'échappement silencieux. Il appartient au propriétaire de prendre les précautions utiles pour que ce dispositif subsiste pendant la marche, soit en le rendant inamovible, soit en choisissant un conducteur en qui il puisse avoir confiance, les conventions de police n'étant excusables que pour des motifs de force majeure. Voir sens rigoureux donné à cette expression par la jurisprudence. (Livre III).

ARTICLE 22

Organes de manœuvre et de direction. -- « Le véhicule doit être disposé de manière que la vue du conducteur soit bien dégagée vers l'avant (1).

« Le conducteur doit pouvoir actionner de son siège les organes de manœuvre et consulter les appareils indicateurs sans cesser de surveiller la route.

« Les organes de commande de la direction offrent toutes les garanties de solidité désirables.

« Les véhicules automobiles dont le poids à vide excède 350 kilogrammes seront munis de dispositifs de marche arrière.

« Tout véhicule automobile servant au transport des marchandises et dont le poids en charge (2) dépasse 3.000 kilogrammes (3) doit être muni d'un appareil rétroviseur disposé de telle manière que le conducteur puisse apercevoir, de sa place, tout autre véhicule susceptible de le dépasser (4).

« Le délai d'application des prescriptions du précédent paragraphe aux véhicules en service lors de la promulgation du présent règlement est fixé par l'article 60 ci-après (5). »

PENALITES. — Comme pour l'art. 21 (supra p. 307).

NOTA

(1) En France, les *sièges* sont généralement placés à droite sur les véhicules, ce qui offre des inconvénients certains avec le sens de circulation également à droite qui y est en usage (supra p. 247). La pratique du *siège à gauche* tend à se généraliser pour les automobiles.

(2) Par « *poids en charge* », il faut comprendre la somme des deux poids inscrits sur la plaque du chargement visée à l'art. 27, savoir : le poids du véhicule à vide et celui de sa charge utile maximum (infra p. 343).

(3) Le chiffre correspondant de la Convention internationale du 23 avril 1926 (art. 3, 1, d.) est 3.500 kilog. Le régime français sera sur ce point plus rigoureux que le régime inter-

national. Il n'y aura toutefois pas incompatibilité absolue entre les deux régimes, l'art. 8 de la Convention réservant l'application des réglementations nationales.

(4) Le *miroir rétroviseur* est d'une utilité incontestable pour les camions dont les conducteurs ne peuvent pas toujours entendre les appels des voitures plus rapides désirant dépasser. Il le serait beaucoup moins sur les voitures de tourisme, *moins bruyantes, plus rapides* et par suite moins sujettes à être dépassée.

Une circulaire du Ministre de l'Intérieur (Sûreté générale) du 9 octobre 1924 a prescrit aux Autorités de police *de retirer aux conducteurs la carte grise des camions qui seraient rencontrés sans miroir rétroviseur, pour la leur rendre seulement lorsque ces véhicules en auraient été pourvus*. Cette mesure n'a d'autre objet que d'empêcher que les conducteurs ne continuent leur route dans des conditions irrégulières, mettant ainsi en danger la sécurité publique. Il s'agit donc dans l'espèce *non d'une sanction* mais d'une simple mesure d'exécution du Règlement que le Ministre de l'Intérieur a pu *valablement prescrire* à ses subordonnés en vertu de ses prérogatives de police.

(5) Délai expiré le 1^{er} juin 1924 (art. 60).

ARTICLE 23

Organes de freinage. — « Tout véhicule automobile doit être pourvu de deux systèmes de freinage (1) indépendants (2) chacun d'eux à action rapide et suffisamment puissant pour arrêter et immobiliser le véhicule sur les plus fortes déclivités.

« L'un au moins des systèmes de freinage doit agir directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci (3).

« Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur, l'un des systèmes de freinage à la disposition du conducteur doit agir sur les roues arrières du véhicule.

« Les conditions dans lesquelles doivent être réalisées l'indépendance et l'efficacité du freinage, seront précisées par arrêté du ministre des Travaux Publics (4).

« Les remorques uniques sont exemptées de l'obligation des freins.

« Dans le cas de train routier, chaque véhicule doit être muni d'un système de freinage satisfaisant aux conditions du premier alinéa du présent article et susceptible d'être actionné soit par le conducteur à son poste sur l'automobile, soit par un conducteur spécial. »

PENALITES. — Comme pour l'art. 17 (supra p. 289).

NOTA

(1) Les parties soulignées correspondent aux modifications apportées par le Déc. 5 oct. 1929 (J. O. 29 oct.)

Les moyens de freinage comprennent, non seulement les mécanismes produisant le serrage des freins proprement dits, mais encore les actions retardataires analogues à celles de la vapeur, pourvu que ces actions retardataires soient suffisamment puissantes et s'exercent de manière à satisfaire exacte-

ment à toutes les conditions réglementaires. (Circul. T. P. 10 av. 1899.)

Voir pour les essais de freinage les instructions infra nota 5 p. 340.

(2) Certains types nouveaux de voitures puissantes sont munies de *freins indépendants sur les quatre roues*, où chaque roue porte une couronne sur laquelle le serrage de freins à segments correspondant est commandée par un câble distinct. Les quatre câbles, indépendants les uns des autres, aboutissent chacun à deux organes de commande distincts : une pédale et un levier à main, de telle sorte que la rupture éventuelle de l'un quelconque de ces câbles n'entraîne ni la mise hors de service ni le dérèglement des trois autres.

Estimé que dans ce cas spécial, il y a bien en l'espèce *indépendance dans les commandes* (la pédale d'une part, le levier à mains de l'autre) dont chacune suffit à elle seule à serrer les freins, et *indépendance dans les transmissions*, celles-ci étant constituées par quatre câbles distincts, dont l'un quelconque peut rompre sans altérer le fonctionnement des autres. (Inst. T. P. aux Ingénieurs en chef des Mines, 12 janv. 1923.)

(3) Pour un motif de simplification, d'économie et de poids, les *cyclecars* et les *voitures légères* sont généralement construites *sans différentiel*. Les deux roues motrices sont par contre calées sur un même essieu tournant, et les deux freins, indépendants comme commande, et transmission, agissent en général chacun sur une roue clavetée à cet essieu tournant.

Décidé dans ce cas que :

a) Lorsqu'une couronne de frein et de roue sont solidement clavetées sur un même essieu d'une seule pièce, la couronne doit être considérée comme *immédiatement* solidaire de la roue au sens du par. 2 de l'art. 23 du Code de la route.

b) Les deux systèmes de freinage exigés par le par. 1 de l'art. 23 n'auraient pas l'indépendance requise s'ils agissaient l'un et l'autre sur une seule et même couronne de frein. (Inst. T. P. précitées 12 janv. 1923.)

(4) Modifications apportées par le Déc. 5 oct. 1929. (J. O. 29 oct.)

Arr. T. P. 31 déc. 1929 (J. O. 5 jan. 1930).

Art. 1^{er}. — « Tout véhicule automobile doit être pourvu
« de deux systèmes de freinage à commandes distinctes, chacun
« d'eux à action rapide et suffisamment puissant pour arrêter
« et immobiliser le véhicule sur les plus fortes déclivités. En
« cas d'emploi de servo-frein ou de dispositif auto-freineur, les
« freins doivent pouvoir être sûrement et instantanément des-
« serrés.

« Les deux systèmes de freinage doivent agir sur des sur-
« faces freinées différentes ; toutefois, lorsque l'effort de frei-
« nage s'exerce sur plus d'un essieu, les surfaces freinées de
« l'un des deux freins peuvent être utilisées simultanément pour
« l'autre.

« Les organes servant à la transmission de l'effort doivent
« être établis de telle sorte que, même en cas de rupture ou de

« non fonctionnement d'une pièce quelconque susceptible d'être
« mise en défaut, le freinage soit toujours assuré dans les con-
« ditions de rapidité et d'efficacité ci-dessus prévues, sur deux
« roues d'un même essieu ou au moins sur deux roues placées
« de part et d'autre de l'axe du véhicule. Pour les motocycles
« ayant plus de quatre roues, le freinage devra être assuré
« dans les mêmes conditions sur quatre roues, placées à deux
« de part et d'autre du même axe ».

Art. 2. — Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux véhicules en circulation ou dont le type a été reçu antérieurement par le Service des Mines. »

Circ. T. P. 20 oct. 1929 (J. O. 29 oct.) — « ... les nouvelles
« dispositions entreront en vigueur à l'occasion de toute récep-
« tion de nouveaux types d'automobiles pour le Service des Mi-
« nes après émission de l'arrêté ministériel. *Il ne peut être ques-
« tion de modifier à cet égard les véhicules en circulation, ni
« même les véhicules appartenant à un type déjà reçu* ».

Voir d'autre part quelques cas spéciaux d'application de l'art. 23 aux notas 2 et 3 ci-dessus.

Jugé que *commet une faute* engageant sa responsabilité, le conducteur qui se charge de la conduite d'une automobile *non pourvue de freins réglementaires* (Dinan. 21 juin 1916. Rev. com. août 1918).

ARTICLE 24

Eclairage. — « Tout véhicule automobile (1),
« autre que la motocyclette (2), devra être muni, dès
« la chute du jour, à l'avant, de deux lanternes à feux
« blancs et à l'arrière d'une lanterne à feu rouge
« placée à gauche (3).

« Pour la motocyclette, l'éclairage peut être ré-
« duit à une seule lanterne à feu blanc placée à
« l'avant et une lanterne à feu rouge placée à l'ar-
« rière (4). »

« Tout véhicule automobile (5) doit également
« être pourvu d'un ou plusieurs dispositifs (6) per-
« mettant d'éclairer efficacement la route à l'avant
« sur une distance qui ne doit pas être inférieure à
« cent mètres (7). »

« Les appareils d'éclairage (8), susceptibles de
« produire un éblouissement, doivent être établis (9)
« de manière à permettre la suppression de l'éblouis-
« sement à la rencontre des autres usagers de la
« route, dans la traversée des agglomérations (10)
« et dans toute circonstance où cette suppression est
« utile (11). Le dispositif supprimant l'éblouisse-
« ment doit toutefois laisser subsister une puissance
« suffisante pour éclairer efficacement la chaussée
« jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres (12). »

« A l'intérieur des agglomérations urbaines, dans
« les voies pourvues d'un éclairage public, les au-
« tomobiles peuvent n'avoir que les feux prévus aux
« deux premiers alinéas du présent article (13). »

« Le ministre des Travaux Publics détermine par
« arrêté les spécifications auxquelles doivent répon-
« dre les dispositifs d'éclairage des automo-
« biles pour satisfaire aux prescriptions des
« paragraphes 3 et 4 du présent article (14). Il ap-
« prouve les types des dispositifs qui sont reconnus
« répondre à ces prescriptions (15) et interdit

« *l'usage des appareils non conformes aux dites prescriptions (16).* »

« Dès la chute du jour, les automobiles isolés doivent être munis d'un dispositif lumineux capable de rendre lisible le numéro inscrit sur la plaque arrière (17) et dont l'apposition est prescrite par l'article 27 du présent règlement. Dans le cas de véhicules remorqués par une automobile, ce dispositif d'éclairage ainsi que le feu rouge arrière, doivent être reportés à l'arrière de la dernière remorque, qui doit également porter le numéro du véhicule tracteur, conformément à l'article 32 ci-après (18). »

« *Par dérogation (19) aux prescriptions du précédent article les automobiles qui stationnent sur la voie publique dans les conditions prévues aux 2° et 3° alinéas de l'article 11 (20) peuvent être signalés par une seule lanterne, donnant vers l'avant un feu blanc et vers l'arrière un feu rouge, et placés de manière à couvrir le véhicule du côté où s'effectue la circulation. L'emplacement, les caractéristiques de l'appareil et la puissance de l'éclairage doivent être tels que l'automobile soit efficacement signalée au conducteur de tout véhicule s'approchant dans un sens ou dans l'autre.*

« *La dérogation permise à l'alinéa précédent, ne s'applique pas aux automobiles traînant une remorque.* »

PRINCIPES DE LA RÉGLEMENTATION. — En fait, le Code de la route (art. 4 et 24) et les arrêtés des 28 juillet 1923 et 20 octobre 1929 qui le complètent, ont institué *trois sortes d'éclairage* pour les automobiles :

1° *L'éclairage ordinaire ;*

2° *L'éclairage supplémentaire ;*

3° *L'éclairage spécial de la plaque arrière.*

1° *Eclairage ordinaire.* — C'est l'éclairage prescrit pour tous véhicules par l'article 4.

On rappelle que cet éclairage a *double objet* :

Eclairer la route au conducteur devant lui et signaler aux autres usagers la présence du véhicule sur la voie publique (commentaires de l'article 4).

Mais alors que pour les véhicules à traction animale, un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière suffisent, pour les automobiles, en vertu de l'article 24, 2 premiers paragraphes, *deux feux blancs* distincts à l'avant sont, *dans tous les cas*, indispensables en sus du feu rouge d'arrière, et ces trois feux doivent être produits par des *lanternes différentes*. L'un des feux blancs d'avant et le feu rouge d'arrière sont *obligatoirement* placés sur le *côté gauche du véhicule* (art. 4).

Par contre, un éclairage spécial est autorisé pour les véhicules automobiles, automobiles traînant des remorques exceptées, en stationnement sur la voie publique. Cet éclairage spécial dit « **éclairage de stationnement** » peut être obtenu au moyen d'un *appareil de faible consommation, convenablement disposé et donnant vers l'avant un feu blanc et vers l'arrière, un feu rouge*. (Déc. 12 av. 1927, C. de la route, art. 24, deux derniers paragraphes).

2° **Eclairage supplémentaire.** — Les automobilistes en marche sur la voie publique sont dans la nécessité, non seulement d'apercevoir la route devant eux, *mais encore à une distance telle qu'ils puissent arrêter le mouvement en temps utile si un obstacle vient à surgir*.

L'éclairage ordinaire pourvoit bien au premier office, mais il ne peut *pratiquement* remplir le deuxième. A raison des vitesses réalisées par les automobiles, un « **éclairage supplémentaire** », *spécialement aménagé pour voir au loin*, est indispensable aux conducteurs pour assurer leur sécurité.

L'éclairage supplémentaire est produit, en périodes normales, par un ou plusieurs appareils : « *appareils de la classe A* », permettant d'éclairer *efficacement* la route à une distance *d'au moins cent mètres* (21).

L'éclairage ainsi obtenu dit : « **éclairage plein** », est *éblouissant*.

Aussi, à la rencontre des autres usagers, dans la traversée des agglomérations et, d'une manière générale, dans toute circonstance où la mesure est utile pour éviter les accidents, il doit être remplacé par un « **éclairage réduit** », non *éblouissant*, permettant de voir la route à *vingt-cinq mètres*.

Les appareils donnant l'éclairage réduit sont appelés « *appareils de la classe B* ». Ils peuvent être communs avec ceux de la classe A (« *appareils mixtes A B* ») ou distincts d'eux. Dans les deux cas, ils doivent appartenir à un *type agréé par le Ministère des Travaux publics* et être *estampillés*.

Les « *appareils de la classe A* » ne sont pas soumis à la formalité de la réception par le Ministère des Travaux publics. Ils *ne sont donc pas estampillés* (22).

La substitution de l'éclairage réduit à l'éclairage plein doit avoir lieu d'une manière *automatique et simultanée*, pour éviter qu'une période d'obscurité ne succède à une période de pleine lumière et qu'ainsi le conducteur ne soit lui-même ébloui.

D'une manière générale, l'éclairage réduit s'obtient pour les *projecteurs à acétylène ou appareils analogues*, au moyen d'une diminution d'intensité de la flamme ou de son occultation à un niveau au-dessous du regard des usagers rencontrés ; pour les *projecteurs électriques ou oxy-acétyléniques*, par un dispositif spécial projetant les rayons lumineux à 25 mètres environ en avant du véhicule sans dépasser en hauteur le plan parallèle à la route et distant de 1 m. 40 de celle-ci (nota 12, p. 324).

Lorsque les appareils de la classe B sont distincts de ceux de la classe A, ils doivent être disposés de manière à éclairer plus spécialement le *côté droit de la route*. Mais alors, dans ce cas, le projecteur d'éclairage plein (appareil de la classe A), ou l'un au moins de ces projecteurs, s'il en existe plusieurs, sera placé sur le *côté gauche ou dans l'axe du véhicule* (Arr. T. P. du 18 juil. 1926, art. 6, nota 12, p. 324).

Ainsi un système pratique d'éclairage des automobiles sera réalisé, avec deux projecteurs disposés de chaque côté du véhicule, en inclinant vers le sol le projecteur de droite, de façon qu'il éclaire la route seulement à 25 mètres, tout en n'émettant pas de rayons à plus de 1 m. 40 de hauteur, et en laissant le projecteur de gauche dans sa position normale.

Les appareils d'éclairage réduit peuvent être utilisés pour remplir l'office de feux blancs d'avant s'ils satisfont aux conditions réglementaires prévues pour ces feux, c'est-à-dire si, bien qu'ayant une puissance d'éclairage supérieure à la puissance habituelle des feux blancs d'avant, ils n'éblouissent pas les autres usagers. Dans la pratique, les projecteurs d'automobiles réalisent généralement *ensemble* l'éclairage plein, l'éclairage réduit et l'éclairage ordinaire. (Cas des projecteurs à satellites.) (23)

La *vitesse du véhicule* doit être ralentie toutes les fois que le conducteur passe de l'éclairage plein à l'éclairage réduit (Ar. T.P. 28 juil. 1923, art. 7, supra p. 325, nota 12). L'importance du ralentissement dépend des circonstances de fait que seuls les agents verbalisateurs et souverainement les Tribunaux pourront apprécier.

En tout état de cause, les véhicules dont les dispositifs spéciaux d'éclairage cesseraient *accidentellement* de fonctionner, pourront continuer leur route, mais à la condition de réduire leur vitesse autant qu'il le sera nécessaire pour l'entière liberté de la circulation, *sans toutefois ne jamais dépasser 20 kilomètres à l'heure* (même article).

3° **Eclairage spécial de la plaque d'identité arrière.** — Il s'agit d'un éclairage *essentiellement distinct des précédents*. Il a pour unique objet de rendre lisible, pendant la nuit, le numéro d'immatriculation arrière des automobiles.

Dans la pratique, il est produit *accessoirement* par la lanterne donnant le feu rouge d'arrière (24).

INTENSITE D'ECLAIRAGE. — Il va de soi que les différents éclairages doivent avoir chacun une intensité suffisante pour remplir efficacement l'utilité spéciale qui les a fait prescrire dans le règlement.

Exceptionnellement, l'arrêté T.P. du 28 juillet 1923 (art. 2) a fixé un minimum d'intensité pour l'éclairage plein, en stipulant que l'intensité lumineuse apparente de ou des projecteurs « ne doit pas être inférieure à celle qui produirait, sur un écran vertical placé à 100 mètres de distance, un éclairement de 5 centièmes de lux ».

OBSERVATIONS. — Le régime établi par l'arrêté T.P. du 28 juillet 1923 soulève des *objections sérieuses*.

En premier lieu, le minimum d'éclairement de 5 centièmes de lux à cent mètres prévu pour l'éclairage plein ne répond pas aux stipulations du Code de la route.

Le Code de la route spécifie en effet que les projecteurs doivent avoir une puissance suffisante « pour éclairer la route à 100 mètres en avant », ce qui veut évidemment dire, dans l'esprit du règlement, qu'à cette distance le conducteur doit pouvoir apercevoir tout obstacle venant à surgir devant lui. Or pour satisfaire à cette condition, ce n'est pas 5 centièmes de lux qu'il aurait fallu prescrire dans le règlement comme minimum d'éclairement, mais 5 dixièmes.

Il résulte, en effet, de différentes sources de renseignements (25) que la Commission chargée d'élaborer l'arrêté T.P. du 28 juillet 1923 a reculé devant l'adoption de ce chiffre parce qu'alors on allait implicitement proscrire tous les projecteurs à acétylène, d'un usage courant. Seuls les projecteurs électriques n'auraient pas été atteints, leur puissance étant en principe dix fois supérieure à celle des projecteurs à acétylène.

Sans se préoccuper autrement des dispositions du Code de la route, on s'est contenté de mesurer le minimum d'éclairement produit à 100 mètres par les projecteurs les plus faibles et d'introduire le chiffre trouvé dans la réglementation. Ainsi a été fixé arbitrairement le minimum d'éclairement de 5 centièmes de lux.

Bien que cet éclairement ne permette pas de circuler avec sûreté à plus de cinquante kilomètres à l'heure on n'a, nulle part, introduit dans la réglementation, sous une forme ou une autre, l'obligation pour les conducteurs, lorsqu'ils utilisent des projecteurs donnant à 100 mètres un éclairement inférieur à 5 dixièmes de lux, de marcher à une vitesse ralentie.

Alors mieux aurait valu ne pas surcharger le règlement de l'indication d'un minimum d'éclairement puisque, non seulement cette indication sera inutile : par la façon même dont le minimum d'éclairement a été déterminé tous les projecteurs ré-

pondront *par avance* à la condition stipulée, mais encore elle sera dangereuse car le règlement arrive en fait à couvrir, contrairement à son but, qui est d'assurer la sécurité publique, l'emploi d'appareils de trop faible puissance pour les vitesses de plus de 50 kilomètres à l'heure fréquemment réalisées par les automobiles.

En second lieu, une bonne réglementation doit être rédigée dans des termes compréhensibles par tous. Or l'arrêté T.P. du 28 juillet 1923 se réfère à des notions scientifiques dont seuls des techniciens spécialisés dans la branche toute particulière de la photométrie, connaissent la signification exacte. D'autre part, seuls ces techniciens, à l'aide d'appareils minutieux dont la manipulation réclame leurs mains expertes, pourraient se rendre compte, le cas échéant, si le minimum d'éclairage prescrit est réalisé. Ainsi les automobilistes sont dans l'impossibilité de savoir quand ils se trouvent en défaut et les autorités de police quand la contravention existe.

On répond à ces objections que la réglementation édictée s'adresse aux *constructeurs plutôt qu'aux usagers ou aux autorités de police*. Les automobilistes ne pourront plus être en défaut et les autorités de police seront assurées dans tous les cas qu'il n'y aura pas contravention car les projecteurs devront maintenant être *estampillés comme si une marque pouvait être la garantie que des appareils aussi délicats et aussi facilement déréglables resteront perpétuellement en état de parfait fonctionnement*.

L'estampillage ne s'applique d'ailleurs pas aux projecteurs produisant l'éclairage plein (projecteurs de la classe A). La réglementation existante paraît devoir encore être sérieusement améliorée.

PENALITES. — Comme pour l'article 4, tableau des peines, *supra* p. 221.

NOTA

1° Les feux exigés par les deux premiers alinéas de l'art. 24 correspondent à l'*éclairage normal* prescrit pour tout véhicule, par l'art. 4.

Les règles générales énoncées pour cet éclairage : *position des feux, fixation des lanternes, intensité et durée d'éclairage, exemptions, exceptions, etc...* restent donc applicables aux automobiles. Se référer à cet égard aux renseignements donnés dans les commentaires de l'article 4.

2° On désigne techniquement sous le nom de « *motocyclettes* » des bicyclettes pourvues d'un moteur mécanique, c'est-à-dire, des véhicules à *deux* roues.

Lorsqu'une motocyclette est attelée d'un *sidecar*, l'ensemble forme un véhicule à *trois* roues qui n'est plus une motocyclette et doit donc posséder l'éclairage normal des automobiles en général.

3° Deux lanternes à l'avant sont obligatoires pour les automobiles, alors qu'une seule lanterne suffit pour les autres véhicules. (Art. 4).

Mais il n'est pas nécessaire que les deux lanternes soient fixées à l'extrémité du véhicule devant le moteur, *il suffit qu'elles soient placées entre le moteur et la carrosserie*. (Crim. 14 fév. 1914 D.P. 14. I. 299 ; Voir les développements sous l'article 4.

L'un des deux feux blancs doit toutefois être placé sur le côté gauche du véhicule (art. 4, § 2).

C'est là l'une des conditions essentielles à remplir pour rendre effective la signalisation de la marche des véhicules établis par l'art. 4. Mais il aurait été indispensable de stipuler à nouveau cette condition à l'art 24, car le fait qu'elle est rappelée pour le feu rouge d'arrière et non pour l'un des feux blancs d'avant, peut donner lieu à des interprétations contraires à l'esprit du règlement.

En tout état de cause, trois lanternes distinctes, deux à l'avant et une à l'arrière, sont toujours indispensables pour produire l'éclairage normal des automobiles.

Les appareils produisant l'éclairage réduit prévus par les art. 3 et 4 de l'arrêté T. P. 28 juill. 1925, peuvent être utilisés pour remplir l'office des feux blancs.

Jugé que le fait que les phares d'une automobile se seraient éteints *par suite de la gelée* ne saurait être considéré comme un cas de force majeure, et il était possible d'y remédier par une intervention en cours de route. (Voir les développements sur le cas de force majeure au Livre III. En conséquence en voyageant dans la nuit avec ses phares éteints, le conducteur se rend coupable d'une faute qui engage sa responsabilité en cas d'accident et il ne peut notamment prétendre qu'en restant dans la voiture, celui qu'il transportait a accepté le risque supplémentaire résultant du défaut d'éclairage. (Dijon 15 nov. 1923 D. H. 24. 155).

Il appartient au conducteur d'une automobile dont les deux phares à acétylène se sont éteints, de pourvoir à l'éclairage autrement que par deux lanternes qui ne permettraient de voir qu'à un mètre de distance ; par cette omission et en négligeant de prendre les précautions prescrites par les règlements loin de pouvoir invoquer un cas de force majeure, *il commet une faute* engageant pleinement sa responsabilité (Req. 21 déc. 1925).

Se référer pour la responsabilité civile des conducteurs d'automobiles aux développements donnés au livre III.

4° Modifications apportées par le Déc. 5 oct. 1929. (J. O. 29 oct.).

5° Ibid.

6° Contrairement à ce qui a lieu pour les feux ordinaires, le Code de la route ne fixe pas limitativement le nombre des dispositifs supplémentaires d'éclairage. Il pourra donc en exister plusieurs. Voir pour les emplacements Ar. T. P. 28 juil. 1923, art. 6 (J. O. 30 juillet Circ. T. P. 10 avril 1926).

7° Dispositif dit de la « Classe A ». Voir p. s. nota 8. Un

dispositif d'éclairage sera estimé éclairer efficacement la route à 100 mètres, si l'éclairement produit à 100 mètres sur un écran vertical n'est pas inférieur à 5 centièmes de lux. (Ar. T. P. 28 juil. 1923, art. 2). Le « lux » est en photométrie l'unité légale d'éclairement (Loi du 2 avr. 1919, Déc. 26 juil. ; J. O. 5 août 1919). Si l'on considère une source lumineuse de dimensions infiniment petites et d'intensité égale à une bougie décimale éclairant uniformément la surface d'une sphère d'un mètre de rayon décrite de la source comme centre, le lux mesure l'éclairement produit sur un mètre carré de cette surface.

(8) L'ar. T.P., 8 oct. 1929 (J. O., 20 oct.) distinguent trois catégories de dispositifs spéciaux d'éclairage pour les automobiles :

« **CLASSE A** : Appareils devant, en marche normale sur route libre, conformément aux prescriptions du paragraphe 3 de l'art. 24 du Code de la route, éclairer efficacement la route, à l'avant, sur une distance d'au moins 100 mètres;

« **CLASSE B** : Appareils ne produisant aucun éblouissement pour éclairer la chaussée jusqu'à une distance d'au moins 25 mètres, conformément aux prescriptions du paragraphe 4 de l'art. 24 du Code de la route;

« **CLASSE A B** : Appareils mixtes, pouvant jouer alternativement, à volonté, le rôle des appareils de la classe A ou de la classe B. »

Pour les appareils de la classe A, voir p. précéd. nota 7.

Les appareils de la « classe A » n'ont pas besoin d'être agréés. Il suffit qu'il remplissent les conditions fixées par l'Ar. T. P. 28 juil. 1923 et qu'ils soient accompagnés d'au moins un appareil des classes B ou A B (Ar. T. P., 20 oct. 1929, art. 2).

Seuls les appareils des classes B ou A B, y compris s'il y a lieu leur mécanisme de commande, doivent être conformes à un type agréé (Ar. T.P., 20 oct. 1929, art. 3). Voir les développements, nota ci-dessous. Ces appareils doivent en outre être estampillés (même arrêté, art. 5).

(9) Terme impropre qui laisserait à penser, contrairement à l'Ar. 20 oct. 1929, que seuls les combinaisons mixtes des appareils de la classe A B peuvent être admis.

(10) Définition des « agglomérations » au livre III. Pouvoirs des Préfets et Maires en matière de circulation.

(11) Jugé que l'automobiliste qui n'a pas réglé le faisceau lumineux de ses phares, aveuglant ainsi les autres usagers de la route et spécialement un autre automobiliste, doit être considéré comme responsable de l'accident causé par celui-ci, accident dû uniquement à la trop grande intensité de son éclairage (Trib. Corr. Villefranche-sur-Saône, 4 déc. 1925, D.H. 1926.80).

(12) L'Ar. T.P. 28 juil. 1923 (J. O., 30 juil.) fixe les conditions techniques à remplir par les dispositifs d'éclairage pour répondre aux prescriptions du Code de la route.

L'article 3 vise les appareils utilisant le pouvoir éclairant d'une flamme comme les projecteurs à acétylène :

« Art. 4. — Dans le cas d'appareils utilisant le pouvoir

« éclairant d'une ou de plusieurs flammes, un dispositif doit
 « permettre de réduire instantanément l'éclairage, soit en les
 « occultant par rapport au système optique, soit de toute autre
 « manière, équivalente. » Un simple robinet à deux débits placé
 sur la canalisation ou un écran manœuvré par une commande
 à portée du conducteur permettent de réaliser cette condition
 (Circ. T.P. 10 avril 1925).

La puissance de l'éclairage réduit doit rester en tous cas
 suffisante pour éclairer efficacement la chaussée jusqu'à une
 distance de 25 mètres (Code de la route art. 24, 4° par. *in fine*).

L'article 4 concerne les appareils électriques et ceux utilisant le pouvoir calorifique d'une flamme peu éclairante par elle-même (oxy-acétylénique par exemple) :

« Art. 4. — Dans le cas d'appareils électriques ou assimilés
 « le système d'éclairage doit être disposé de manière à per-
 « mettre de supprimer l'éblouissement pour les autres usagers
 « de la route, tout en projetant sur le sol, à 25 mètres environ
 « en avant du véhicule, un faisceau lumineux dont les rayons
 « ne dépassant pas en hauteur, pour toute répartition de la
 « charge du véhicule placé sur route horizontale, le plan pa-
 « rallèle à la route et distant de 1 m. 40 de celle-ci. Toutefois,
 « sont tolérées au-dessus de ce plan les émissions lumineuses
 « provenant de sources dont l'éclat intrinsèque ne dépasse pas
 « une bougie et demie par centimètre carré.

« Les conditions spécifiées au présent article peuvent être
 « réalisées au moyen d'un projecteur unique convenablement
 « disposé à cet effet, soit au moyen de plusieurs appareils em-
 « ployés simultanément ou non, pourvu que le passage d'un
 « éclairage à l'autre ait lieu sans aucune interruption.

« Sont assimilés aux appareils électriques ceux dans les-
 « quels l'incandescence est due au pouvoir calorifique d'une
 « flamme peu éclairante par elle-même. »

Dans un article publié par la revue *Omnia* (nov., 1923) et
 reproduit dans *Le Nouveau Code de la Route* par J. Noulens,
 M. Pierre Bossu, Président de la Commission des projecteurs
 d'automobiles au Comité national français de l'éclairage, énu-
 mère *trente-deux solutions différentes* pour la réalisation pra-
 tique des projecteurs d'automobiles répondant aux conditions de
 l'Ar. du 28 juil. 1923.

*L'article 5 permet l'utilisation des appareils produisant
 l'éclairage réduit pour remplir l'office des feux blancs d'avant
 pourvu qu'ils satisfassent aux conditions spécifiées pour ces feux.*

*L'article 6 précise, en ce qui concerne l'emplacement des
 projecteurs que :*

« Lorsque l'ECLAIRAGE RÉDUIT est produit par un seul
 « projecteur, celui-ci doit être disposé de manière à éclairer en
 « particulier le CÔTÉ DROIT de la route.

« Si l'éclairage plein est produit par un seul projecteur
 « celui-ci est placé à GAUCHE OU DANS L'AXE du véhicule. »

Enfin l'article 7, modifié par l'Ar. 20 oct. 1929, stipule :

« LA VITESSE DU VEHICULE doit être ralentie dans toutes

« les circonstances où le conducteur passe de l'éclairage plein
« à l'éclairage réduit.

« Tout véhicule circulant la nuit, et dont les dispositifs spéciaux d'éclairage cesseraient accidentellement de répondre aux conditions fixées par le présent arrêté, devra réduire sa vitesse autant qu'il sera nécessaire pour l'entière sécurité de la circulation ; il ne devra en aucun cas dépasser la vitesse de 20 kilomètres à l'heure. »

Il s'agit évidemment de la *vitesse instantanée*, c'est-à-dire de la vitesse réelle du véhicule à un instant quelconque, et non de la *vitesse moyenne*, essentiellement *théorique*, obtenue par le calcul en divisant la longueur du chemin parcouru par la durée totale des parcours.

Précisé dans une Circ. Int., 7 juil. 1927, que la *plupart des lampes satellites* ne répondent pas aux conditions prescrites pour l'éclairage réduit. Notamment les croisements et dépassements ne doivent s'effectuer sous la simple protection des feux avant de ville dénommés « *veilleuses* » à une vitesse de plus de 20 kilomètres à l'heure.

Par ailleurs l'Ar. T.P. 28 oct. 1929 (art. 6) prescrit que « l'appareil en service doit être maintenu par celui qui en fait usage, conforme aux indications de la notice descriptive ». Voir pour la notice descriptive, les explications nota 14 p. 317.

Enfin, l'article 9 du même arrêté exempte les véhicules automobiles venant de l'étranger et circulant en France sous le régime du certificat international de l'application du nouveau règlement.

Cette disposition n'est pas admissible. Les mesures édictées sont d'ordre public puisqu'elles intéressent la sécurité de la circulation, et devraient donc normalement s'appliquer aux étrangers comme aux nationaux les Conventions internationales ne s'y opposant pas.

Il est évident qu'on ne pouvait pas pratiquement obliger les étrangers à se procurer des dispositifs français en entrant sur notre territoire, mais il suffisait de préciser simplement qu'ils auraient la faculté de conserver les appareils non estampillés dont ils se trouveraient possesseurs à leur entrée en France sous réserve que ces appareils remplissent les conditions réglementaires. Ainsi aurait été évitée une exception à la nouvelle réglementation qui risque de compliquer la tâche des autorités de police en apportant la confusion dans leur esprit.

(13) L'arrêté T. P. précité du 28 juil. 1923 (art. 5) réserve aux autorités locales le pouvoir d'interdire l'éclairage réduit prévu par les art. 3 et 4, sur les voies où l'éclairage public assure un *éclairage moyen au sol d'au moins deux dixièmes de lux*.

Donc, à défaut de cette interdiction spéciale, prononcée dans les formes réglementaires par les autorités locales, les automobilistes pourront maintenir l'éclairage réduit faisant office de feux blancs pour la traversée des agglomérations même si les voies empruntées sont largement éclairées.

Mais l'éclairage plein *devra dans tous les cas être supprimé*. Les autorités locales ne pourraient pas d'ailleurs elles-mêmes

valablement l'autoriser contrairement aux dispositions formelles du Code de la route.

Jugé toutefois que la disposition du Code de la route interdisant l'emploi des phares dans les agglomérations pourvues d'un éclairage public *ne peut s'entendre que des voies ou l'éclairage est suffisamment intense pour permettre à ceux qui les empruntent de voir et d'être vus*. Dans le cas où cet éclairage est insuffisant, l'automobiliste a l'obligation d'y remédier par tous moyens utiles, spécialement par l'emploi des phares, mis en veilleuse, de ralentir son allure et d'user fréquemment de son appareil avertisseur (Trib. Cor. Caen, 2 juil. 1925, D.H. 25.642).

(14) Ar. T. P. précités, 28 juil. 1923 et 20 oct. 1929 (J. O. 31 juil. 1923 et 29 oct. 1929 ; Circ. 10 avr. 1925. Circ. Int. Sur. Gén. 7 juil. 1927).

Art. T. P. 20 octobre 1929.

« Art. 3. — Pour les appareils de croisement des classes B » et AB répondant aux conditions fixées par les art. 3 et 4 de » l'arrêté ministériel du 28 juil. 1923, le dispositif d'éclairage, y » compris s'il y a lieu son mécanisme de commande, doit être » conforme à un type agréé par le Ministre des Travaux pu- » blics, sur l'avis de la Commission spéciale instituée par ar- » rêté du 22 mai 1926, après essais dans un établissement dé- » signé à cet effet.

» Le type est défini par un modèle accompagné d'une no- » tice et de dessins descriptifs. Le modèle reste déposé dans » l'établissement où a été fait l'essai, il y est conservé à la dis- » position du Ministre des Travaux publics ».

« Art. 4. — Le fabricant a la faculté de livrer au public un » nombre quelconque d'appareils conformes à chacun des types » agréés. Il remet à tout acheteur qui lui en fait la demande, » une copie certifiée conforme de la notice descriptive du type » suivie de l'approbation ministérielle. Cette copie peut-être ré- » duite à un extrait contenant toutes les dispositions que doit » connaître l'usager ».

« Art. 5. — Aucun appareil du type agréé, construit après » la date de mise en vigueur du présent arrêté, ne pourra être » mis en service, dans les conditions prévues aux articles 24 et » 37 du Déc. du 31 déc. 1922 portant Code de la route, modifié » par Déc. du 5 oct. 1929, sans être muni d'une plaque de ga- » rantie de conformité.

» Cette plaque, fournie par le fabricant de l'appareil et po- » sée par lui sous sa responsabilité, sera fixée d'une manière » inamovible en un endroit bien visible de l'appareil. Elle aura » une surface minimum de deux centimètres carrés. Elle por- » tera, nettement séparées les unes des autres, les trois men- » tions suivantes:

» 1° Le mot « agréé » ;

» 2° L'indication « B » ou « AB » de la classe de l'appareil ;

» 3° Les initiales majuscules TP, accompagnées du numéro » du certificat d'approbation du type.

» Cette plaque pourra être remplacée par un poinçonnage » réalisé dans le métal même de l'appareil et satisfaisant, pour

» la visibilité, les dimensions et les dispositions de l'inscription,
 » aux conditions ci-dessus.

» La nature, la forme et la position de la marque de garantie
 » rantie devront être présentées à l'approbation en même temps
 » que le type de l'appareil ».

(15) Une commission spéciale est instituée (Ar. T. P. 22 mai 1926. *J. O.* 19 juin et Ar. T. P. 20 oct. 1929, art. 3 ci-devant, pour l'examen des types des dispositifs d'éclairage présentés à l'approbation du Ministre des Travaux Publics).

(16) Dispositions ajoutées par le déc. 5 oct. 1929 (*J. O.* 29 oct).

Ar. T. P. 8 oct. 1929 (*J. O.* 29 oct.) :

» Art. 6. — L'appareil en service doit être maintenu par
 » celui qui en fait usage, conforme aux indications de la notice
 » descriptive ».

Voir nota 14, art. 3, dernier alinéa ci-dessus, la définition de la notice descriptive.

» Art. 8. — Les dispositions du présent arrêté entreront en
 » vigueur le 1^{er} mai 1930. En conséquence, tout véhicule auto-
 » mobile mis en circulation après cette date devra être pourvu,
 » s'il circule la nuit, d'au moins un appareil de chacune des
 » classes A et B ou d'un appareil mixte de la classe AB.

» Toutefois un délai supplémentaire, courant jusqu'au 31
 » décembre 1930, est accordé pour les véhicules circulant sous
 » couvert d'un récépissé de déclaration de mise en circulation
 » antérieur en date au 1^{er} mai 1930 ».

(17) Aucune disposition réglementaire n'oblige les conducteurs d'automobiles à éclairer la plaque avant. (En ce sens *Crim.* 14 fév. 1914 *D. P.* 14, I. 229).

(18) Un arrêté T. P. du 26 juin 1922 (*J. O.* 28 juin *Circ. T. P.* 1^{er} juil. 1922) complète comme suit ces dispositions du Code de la route :

» Dès la chute du jour, la plaque arrière sera éclairée par
 » réflexion au moyen d'une source lumineuse en parfait état de
 » fonctionnement, la disposition et l'orientation du faisceau lumineux étant telles que l'éclairement de l'inscription soit à
 » peu près uniforme et ait même intensité pour les caractères
 » extrêmes.

» Toutefois, le véhicule pourra porter à l'arrière, dans un
 » emplacement satisfaisant aux conditions de l'art. 3, indépendamment de la plaque fixe réglementaire, une lanterne à réflecteur en parfait état, qui éclairera, par transparence, un
 » verre laiteux recouvert d'une plaque ajourée ou un dispositif
 » équivalent, faisant apparaître le numéro en caractères lumineux sur fond obscur, avec les dispositions et dimensions spécifiées à l'art. 2 ; dans ce cas, la plaque fixe arrière ne sera
 » pas éclairée la nuit.

» Quel que soit le moyen adopté pour la signalisation nocturne du numéro arrière, la source lumineuse employée devra
 » avoir une intensité suffisante pour que ce numéro puisse être
 » lu, pendant la nuit, de la même distance qu'en plein jour. Les
 » appareils d'éclairage devront, dans tous les cas, être disposés de manière à ne porter aucunement atteinte à la visibilité
 » de la plaque arrière fixe pendant le jour. »

Il convient de remarquer que le Code de la route (Art. 27) a laissé au Ministre des Travaux Publics le soin d'arrêter le modèle et la mode de pose des plaques d'identité des automobiles, *mais non leur mode d'éclairage*. Le Ministre des Travaux Publics ne disposant pas de pouvoir réglementaire propre, la légalité des dispositions ci-dessous pourrait, dans une certaine mesure, être contestée.

(19) Les parties en italique correspondent aux modifications apportées au Code de la route par le Décret du 12 avril 1927 (*J. O.* 15 avril).

(20) L'article 11 permet seulement les stationnements justifiés par des motifs légitimes.

Seuls donc ces stationnements, c'est-à-dire une minorité de stationnements, donnent droit au bénéfice des dispositions du présent paragraphe. Mais l'éclairage ainsi réalisé suffira dans les autres cas, attendu que dans ces autres cas, le seul éclairage qui soit obligatoire, sauf dispositions spéciales édictées par les autorités locales, est celui de l'art. 471, 4°, du Code Pénal prévoyant, sans autre précision, l'éclairage des dépôts faits dans les rues et places (Livre IV).

(21) Art. 24, 3 alinéa.

Au lieu de l'obligation de ne pas éblouir, le *premier Code de la route* stipulait que le faisceau lumineux ne devait pas s'élever à plus d'un mètre au-dessus du sol.

On obtenait ainsi un éclairage de la route *médiocre*, les rayons étant trop rasants. D'autre part, les obstacles un peu élevés *n'étaient pas reconnaissables*. Enfin, on n'a pas pu réaliser un système pratique tel, que sous l'influence des trépidations du véhicule ou des changements de déclivité des chemins, le plan supérieur des rayons lumineux reste à une distance déterminée du sol tout en éclairant convenablement la route à 100 mètres.

(22) Préciser que les appareils *autres que les appareils estampillés obligatoires*, c'est-à-dire autres que les appareils des classes B ou AB, ne peuvent être *licitement* utilisés à la rencontre des usagers de la route (Quest. écr. N° 7.153, Ch. Dép., *J. O.*, séance du 30 janv. 1930).

(23) Signalons qu'en principe les *lampes satellites (veilleuses)* ne peuvent remplir l'office des appareils B donnant l'éclairage réduit, leur puissance d'éclairement étant à cet égard trop faible.

(24) Ce procédé est *défectueux*.

Pour produire le feu rouge d'arrière à gauche, conformément à l'art. 4, la lanterne doit elle-même être placée à gauche. Mais dans cette position elle se trouve à l'extrémité de la plaque d'identité, si bien qu'elle ne peut l'éclairer qu'*obliquement* avec une intensité d'éclairement *d'autant plus décroissante et faible* que la plaque est plus longue. C'est pourquoi les numéros d'automobiles sont généralement peu lisibles la nuit.

Signalons qu'un arrêté T.P. du 8 déc. 1927 (*J. O.*, 9 déc.) permet l'inscription du numéro d'immatriculation sur deux

lignes. Ainsi les automobilistes pourront faire usage de plaques moins longues qui se trouveront donc plus uniformément éclairées et par conséquent plus lisibles.

(25) Renseignements tirés d'un article publié dans la revue « *Omnia* » (nov. 1923) par M. *Pierre Bossu*, président de la Commission des projecteurs d'automobiles au Comité national français de l'éclairage, ainsi que du rapport présenté par le même, à la 6^e Session de la Commission internationale d'éclairage tenu à Genève en juillet 1924.

(26) Voir par exemple la définition du lux (*supra* nota 7, p. 324).

ARTICLE 25

Signaux sonores. — « En rase campagne (1), l'approche de tout véhicule automobile doit être signalée, en cas de besoin, (2) au moyen d'un appareil sonore (3) susceptible d'être entendu à 100 mètres (4) au moins et différent des types de signaux réservés à d'autres usages par des règlements spéciaux (5). »

« Toutefois, dans les agglomérations (6), le son émis par l'avertisseur devra rester d'intensité assez modérée (7) pour ne pas incommoder les habitants ou les passants, ni effrayer les animaux (8). L'usage des trompes à sons multiples, des sirènes et des sifflets y est interdit (9). »

PENALITES. — L'infraction est en principe imputable au conducteur. Les peines seront en conséquence celles du tableau I, *supra* p. 304. Voir notamment la remarque nota 4, *supra* p. 263.

NOTA

1° Une lecture attentive de l'article montre que la disposition énoncée s'applique, non seulement aux parties de routes « en rase campagne », mais encore aux parties de routes « dans les agglomérations », le deuxième paragraphe commençant par « Toutefois, dans les agglomérations... ». C'est donc à tort que l'expression « en rase campagne » figure dans le texte du premier paragraphe. Cette anomalie s'explique par le fait que le Décret du 31 déc. 1922 a modifié le 2° paragraphe sans qu'on ait apporté les retouches utiles au premier.

2° Il est difficile de donner une énumération complète des « cas de besoin » à raison des circonstances variées susceptibles de se présenter. Mais parmi ces « cas de besoin » il faut nécessairement comprendre toutes les circonstances où d'après le règlement, les conducteurs sont tenus d'avertir de leur approche les autres usagers (art. 7 et 56), savoir à l'approche de tous autres conducteurs (de véhicules d'attelages, de bêtes de selle, de trait, de charge ou d'animaux), ainsi qu'à l'approche des piétons.

Les art. 7 et 56 ne prévoient aucune exception. Par conséquent, l'emploi de l'appareil sonore s'impose aussi bien sur les parcours en ligne droite que sur les parcours en courbe, pour la circulation de nuit comme pour la circulation de jour.

Jugé en conséquence que le fait que la route est en ligne droite ne dispense pas un automobiliste de l'obligation de faire

fonctionner son appareil sonore pour prévenir de son approche un autre usager à croiser ou à dépasser (Lyon, 18 mai 1906, D.P. 1907.5.24), *même si cet automobiliste n'avait pas une vitesse excessive*, alors du moins qu'il n'a pas pu arrêter sa machine sur le très court espace qui le séparait de l'usager rencontré, *en l'espèce un piéton*. Et il n'importe pas que l'automobiliste ait fait faire un écart à sa machine pour éviter le piéton, surpris par sa brusque apparition. Dès lors l'automobiliste est justement déclaré responsable de l'accident survenu (même arrêt).

C'est à tort, selon nous, qu'il a été au contraire décidé, sous l'Empire de la réglementation antérieure, qu'aucun Décret ou règlement n'imposait au conducteur d'une automobile l'*obligation de signaler son passage*, quand la route est en ligne droite et que le véhicule peut être facilement aperçu à une certaine distance. Alors surtout que l'arrêt presque immédiat de la voiture après l'accident suffit à démontrer que la vitesse n'était pas exagérée (Rennes, 15 janv. 1913, D.P. 1913.5.24).

Cette décision joue sur les mots en confondant pour les besoins de la cause, l'expression « signaler le *passage* » avec celle de « signaler l'*approche* », qui existait dans le Décret de 1899-1901, comme dans le Code de la route actuel.

Dans une autre ordre d'idées, il est rationnel de considérer qu'il n'y aura pas « besoin » pour un automobiliste de signaler son approche à un autre usager au moyen de l'appareil sonore, *lorsqu'il sera manifeste que l'usager a aperçu l'automobile*, par exemple, lorsqu'il manœuvrera en conséquence (supra p. 250 nota 7).

L'éclairage spécial des automobiles prévu par l'art. 24 ne dispense pas, en principe, de l'emploi de l'appareil sonore. *Mais dans la généralité des cas, l'usager rencontré apercevra les feux de l'automobile avant d'entendre le signal sonore*, si bien qu'il deviendra en fait inutile pour l'automobiliste d'actionner cet appareil.

Par contre, un automobiliste se trouvera dans le « besoin » de signaler son approche au moyen de l'appareil sonore, bien qu'aucun usager ne soit en vue, *dans les parties de route où la visibilité en avant est imparfaite*, par exemple *par temps de brouillard épais, dans les courbes, bifurcations, croisées de chemins*, etc...

Jugé que l'usage de l'appareil sonore est spécialement obligatoire lorsque l'automobile aborde un *coude prononcé* de la route, afin de prévenir les personnes qui se trouvent de l'autre côté de ce coude et ne peuvent l'apercevoir (Trib. paix Quimper, 6 juin 1906, D.P. 1906.5.64).

Le conducteur de l'automobile ne signalant pas, par des *appels répétés* susceptibles d'être entendus, le passage de sa voiture sur la route où il va déboucher, doit être déclaré responsable de l'accident survenu (Rouen, 16 avr. 1906, D.P. 1908.5.64), *même s'il avait la priorité du passage* (Saint-Brieuc, 1^{er} juin 1926, D.H. 26.216). Dans le même sens, (Crim. 2 mai 1929, D.H. 1929.348).

Comme pour la priorité de passage (supra p. 254), l'emploi du signal sonore ne donne pas le droit à l'auto-

biliste de renverser les obstacles pouvant se trouver sur son passage, sous prétexte qu'il a observé les dispositions réglementaires. Au contraire, suivant les dispositions formelles de l'article 31, il doit ralentir son allure et même arrêter le mouvement s'il a pu constater qu'un accident était probable et imminent (Trib. paix Paris, 15 sept. 1905, D.P. 1905.5.40).

3° La rédaction de l'art. 25 n'exclut pas l'usage, *en rase campagne*, des trompes à sons multiples, des sirènes et des sifflets, alors que dans l'intérieur des agglomérations, leur emploi est interdit d'une manière formelle (2° par.).

(4) Ce serait une erreur de déduire de la précision ainsi donnée sur la puissance de l'appareil sonore, que les automobiles doivent signaler leur approche à 100 mètres au moins.

Ainsi dans un cas d'espèce la Cour de Cassation (Req. 23 mai 1928, D. H. 1928.3.83) a estimé qu'un automobiliste qui avait débouché sur la route à soixante mètres de l'endroit où se trouvait un cycliste, pouvait ne pas encore signaler sa présence.

Il suffit, conformément au but de la réglementation, que l'avertissement soit donné *en temps utile* pour permettre aux autres usagers de se ranger avant la rencontre.

Ce temps, variable suivant les vitesses relatives de l'automobile et de l'usager, à croiser ou à dépasser, est laissé à l'appréciation des agents verbalisateurs et souverainement des Tribunaux, qui ne peuvent toutefois exiger que le signal sonore ait été actionné à plus de 100 mètres, attendu que le son émis peut ne pas porter à une distance supérieure.

Jugé qu'un automobiliste commet une imprudence engageant pleinement sa responsabilité lorsque, roulant sur une route en ligne droite et pouvant apercevoir à 300 mètres un piéton qui va dans la même direction que lui, il ne fait usage de la trompe qu'à 10 mètres environ de ce piéton (Lyon, 18 mai 1906, D.P. 1907.5.24).

Si un automobiliste n'a pas actionné son appareil sonore assez tôt, il doit autant que possible réparer cette faute *en ralentissant ou même en arrêtant le mouvement*, ainsi que l'art. 31 lui en fait un devoir strict, de façon à laisser le temps à l'usager rencontré de se garder et d'éviter ainsi un accident.

(5) Sous le régime des décrets de 1899-1901, l'emploi de la trompe était seul autorisé, ce qui avait donné lieu à des décisions de tribunaux contradictoires et parfois surprenantes; encore rapportées dans des commentaires (par exemple Trib. Simp. Pol., Gaillon, 22 fev. 1910, D.P. 1910.5.56), mais dont il convient de ne plus tenir compte.

A remarquer que le décret du 27 mai 1921 (Premier Code de la Route) stipulait que l'appareil sonore devait être « différent » des types de signaux spécialisés à d'autres usages par des « règlements d'administration publique ou des arrêtés ministériels » alors que le décret du 31 déc. 1922 emploie le terme, plus large, de *règlements spéciaux*, qui s'applique aussi bien aux règlements préfectoraux ou municipaux qu'aux règlements d'administration publique. Cette modification a été apportée pour tenir compte des instructions T.P. du 20 sept. 1923, prévoyant que les types de signaux réservés aux chemins de fer d'intérêt

local seront fixés par arrêté du Préfet dans chaque département.

Mais aucun automobiliste n'aura maintenant la certitude que le type du signal sonore qu'il emploie, n'est pas réservé à un usage spécial par l'arrêté d'un Préfet ou d'un Maire.

L'expérience montre, en effet, que les Préfets et Maires, dans leurs sphères respectives, ont tendance à établir les réglementations les plus contradictoires et les plus diverses (exemple : vitesse des automobiles dans la traversée des agglomérations). Rien ne justifiait donc la confiance qui leur a été réservée.

Le décret du 11 nov. 1917 (art. 54) stipule d'ailleurs : « Lors-
« qu'une machine ou un train circule sur une voie ferrée em-
« pruntant une voie publique, le mécanicien signale l'approche
« du train au moyen d'un appareil sonore du type déterminé
« par le Ministre des Travaux et des Transports. » Les délégations en matière réglementaire étant personnelles, le Ministre n'a pas pu valablement se décharger de ce soin sur les Préfets.

Observons, d'autre part, qu'en supprimant dans le texte du Code de la route les mots « *règlements ministériels* », on a enlevé aux Ministres la délégation qui leur avait été donnée de réserver un type de signal sonore à un usage spécial pour l'ensemble du territoire.

Le type fixe par circulaire.
L'inspecteur pris suivant un modèle type fixe par circulaire.
propres, un décret sera maintenant toujours indispensable à moins qu'on ne recoure à la procédure indirecte d'arrêts pré-
Les Ministres ne disposent pas de pouvoirs réglementaires

Citons parmi les signaux sonores réservés : le *timbre à note aiguë ou grelot* réservés pour les bicyclettes (art. 50), le *timbre avertisseur à son de cloche* pour les véhicules militaires transportant des blessés (Ar. du Min. Guerre et Pensions, 8 nov. 1922, J. O. 23 nov.), la *cloche, le timbre ou le sifflet à son grave* pour les tramways et chemins de fer d'intérêt local (décret 11 nov. 1917, art 54 et 56, Ar. Préf. 1^{er} oct. 1923, Circ. T.P., 20 sept. 1923), etc.

(6) Définition des « *agglomérations* » au livre III. Pouvoirs des Préfets et Maires en matière de circulation.

(7) Condition laissée à l'appréciation des agents verbalisateurs et souverainement des Tribunaux.

(8) En conséquence, un conducteur d'automobile sera régulièrement déclaré responsable de l'accident survenu à des animaux qui, dans l'intérieur d'une agglomération, auraient été effrayés par le son trop élevé émis par l'appareil avertisseur de son véhicule, ainsi que des dommages que les animaux effrayés auront pu causer. Mais la responsabilité sera partagée avec le conducteur des animaux si ce dernier n'était pas en état et en position de les guider (art. 7). Développements au livre III. Responsabilité civile des conducteurs.

(9) Ce que l'on a entendu exclure c'est l'emploi dans les agglomérations des *appareils à notes multiples*, comme la « *flûte de Pan* », qui créent des confusions, et les *appareils à son strident ou particulièrement bruyant*, comme les *sirènes et sifflets*, qui peuvent provoquer des mouvements d'effroi et constituent

par suite un danger. (Quest. éc. ns 4569 CH. des Dép., J. O., 5 juil. 1921).

Dans le même ordre d'idée, l'*Ordonnance de police* du 15 mai 1925 (art. 43) applicable dans la Circonscription de police de la Seine, stipule : « Dans les agglomérations, les voitures « automobiles ou à moteur mécanique signalent leur approche « au moyen d'une trompe ou d'un instrument à son *grave et à « ton unique*, à l'exclusion des sirènes et généralement de tout « appareil à sons multiples ou à son *rauque ou strident* de nature à surprendre les passants ou à effrayer les animaux. »

L'emploi des *klaxons modernes*, à son grave, essentiellement différents des klaxons primitifs, à sons déchirants, est licite.

ARTICLE 26

Réception. — « La constatation que les véhicules
« automobiles satisfont aux diverses prescriptions
« des articles 21, 22 et 23 ci-dessus est faite par le
« Service des Mines (1), soit par type de véhicule (2)
« sur la demande du constructeur, soit par véhicule
« isolé sur la demande du propriétaire (3).

« Pour les véhicules construits en France, le
« constructeur doit demander la vérification de tous
« les types d'automobiles qu'il a établis où qu'il éta-
« blira. En ce qui concerne les véhicules de prove-
« nance étrangère, la vérification par type n'est
« admise que si le constructeur étranger possède en
« France un représentant spécialement accrédité
« auprès du ministre des Travaux Publics. Dans ce
« cas, elle a lieu sur la demande du dit représen-
« tant (4).

« Lorsque le fonctionnaire du Service des Mi-
« nes (5) a constaté que le véhicule présenté satis-
« fait aux prescriptions réglementaires, il dresse
« de ses opérations un procès-verbal (6) dont une
« expédition est remise au demandeur.

« Le constructeur a la faculté de livrer au public
« un nombre quelconque de véhicules conformes à
« chacun des types qui ont été reconnus satisfaire
« aux règlements. Il donne à chacun d'eux un numéro
« d'ordre dans la série à laquelle le véhicule appar-
« tient et il remet à l'acheteur une copie du procès-
« verbal, ainsi qu'un certificat attestant que le vé-
« hicule livré est entièrement conforme au type. Le
« certificat spécifie le maximum de vitesse que le vé-
« hicule est capable d'atteindre en palier (7). Pour
« les voitures de provenance étrangère, ce certificat
« doit être signé, pour le constructeur, par le repré-
« sentant mentionné au deuxième alinéa du présent
« article.

« En cas de refus par les ingénieurs des Mines de
« dresser procès-verbal constatant que le véhicule
« présenté satisfait aux prescriptions réglementai-
« res, les intéressés peuvent faire appel au ministre
« des Travaux Publics qui statue après avis de la
« Commission Centrale des automobiles (8).

PENALITES. — Il résulte des termes de l'article 26 que l'obligation de présenter les véhicules à la réception incombe au *propriétaire* lorsqu'il s'agit de véhicules isolés, par exemple de véhicules acquis d'occasion, et au *constructeur* lorsqu'il s'agit de véhicules construits par type.

Dans l'un ou l'autre cas, les propriétaires ou constructeurs seront passibles, s'ils n'observent pas les prescriptions de l'article 26, des peines mentionnées dans le tableau II, *supra* p. 307.

NOTA

(1) Rédaction *d'une portée trop large*, les Agents du Service des Mines ne peuvent pas toujours se rendre compte, au moment de la réception, souvent effectuée sur des châssis, que les diverses prescriptions prévues par les art. 21, 22 et 23 sont observées attendu que certaines d'entre elles *intéressent exclusivement la carrosserie* (miroir rétroviseur) ou *constituent simplement des règles de circulation* (interdiction de l'échappement libre).

En tout état de cause, un procès-verbal de contravention dressé pour infraction aux art. 21, 22 et 23, ne serait pas excusé *pour le motif que le véhicule a été reçu par le Service des Mines* (Crim. 3 fév. 1906, D.P. 1906.1.184, *supra* p. 308 nota 2). Des modifications peuvent, en effet, avoir été apportées au véhicule après sa réception. D'ailleurs l'erreur du Service des Mines ne couvrirait pas l'infraction celle-ci, conformément aux principes du droit pénal, existant en dehors de toutes autres considérations et devant être sanctionnée indépendamment de l'intention de son auteur.

Le propriétaire d'une automobile est responsable des accidents survenant du fait de la *constitution vicieuse de son véhicule*, bien que celui-ci ait été reçu par le Service des Mines. Il en est notamment ainsi lorsque l'accident a été causé par la rupture inopinée de la lame maîtresse du ressort droit avant, due à une paille de la matière (C., Paris 8 juin 1929, Rec. Gaz. Trib., 1929.2.288). Voir les développements sur la responsabilité civile des conducteurs au livre III.

(2) Aux termes de la circ. T. P. du 10 avril 1899 « *par type de véhicule*, il faut entendre, non seulement la *nature de la source d'énergie*, le *système des appareils moteurs*, mais sur-
« tout celui des organes de *transmission, de freinage et de conduite*, ainsi que *toutes les dispositions caractérisant la ma-*
« *nière dont le véhicule satisfait aux prescriptions des art. 2 et 6* (de l'arrêté du 10 mars 1899; actuellement art. 21, 22 et 23 du Code de la route). Ainsi par exemple, peuvent appartenir au

« même type deux véhicules dont la carrosserie diffère, mais
 « n'appartiendraient pas au même type deux véhicules dont
 « les freins ne présenteraient pas des dispositions entièrement
 « similaires; d'une manière générale, l'unité de type suppose que
 « l'accomplissement de chacune des prescriptions des art 2 et 6
 « (art. 21, 22 et 23 du Code de la route) soit assurée par des
 « moyens semblables et à des degrés équivalents ».

La circ. T. P. du 11 sept. 1901 ajoute « qu'on devra consi-
 « dérer comme appartenant à des types différents des véhicules,
 « qui toutes autres choses analogues, diffèreraient sensiblement
 « par la vitesse maximum qu'ils seraient capables de prendre
 « en palier ».

Enfin, la circ. T. P. du 18 sept. 1908 précise, dans le même
 ordre d'idées, que chaque type présenté à la réception ne com-
 portera qu'un seul modèle de moteur.

(3) La procédure de présentation au Service des Mines des
 demandes de réception par le constructeur pour la réception par
 type ou par le propriétaire pour la réception par unité isolée,
 est fixée par les circ. T. P. 10 avril 1899, 10 sept. 1901, 18 sept.
 1908, 15 juil. 1925 et 24 nov. 1927.

La demande qui sera adressée directement à l'Ingénieur des
 Mines « devra être accompagnée d'une notice descriptive du
 type ». (Circ. T. P. 10 avr. 1899.)

Les intéressés doivent joindre en outre une quittance du
 percepteur attestant le versement préalable dans les caisses du
 Trésor du droit de délivrance des procès-verbaux de réception
 des véhicules automobiles. Ce droit est actuellement fixé à
 100 francs pour les automobiles et à 50 francs pour les moto-
 cyclettes. (L. 19 déc. 1926, art. 31; Circ. Fin. Compt. pub.
 N° 2702, 24 août 1927.) Il est exigible pour toute réception du
 véhicule, qu'il s'agisse d'une première réception ou d'une ré-
 ception nouvelle motivée par une modification quelconque du
 véhicule (chemisage des cylindres du moteur, adjonction d'un
 gazogène, changement de culasse, etc.). (Circ. T. P. 24 nov. 1927.)

Aucun cadre précis n'est déterminé pour la rédaction de
 la notice descriptive. Toutefois, la Circ. T. P. du 10 avril 1899
 stipule qu'elle « devra au besoin comprendre, intercalés dans
 » son texte ou annexés à celui-ci, les dessins ou croquis néces-
 » saires pour la clarté du texte et la définition complète des
 » diverses parties mécaniques du type auquel appartient le véhi-
 » cule ».

» Une demande ne sera recevable qu'accompagnée, en
 » double expédition, d'une notice suffisamment complète et pré-
 » cise. (Circ. T. P. 10 avr. 1899.)

» Une notice descriptive ne devra plus être considérée suf-
 » fisamment complète et précise que si elle énonce d'une ma-
 » nière formelle la vitesse maximum que les véhicules du type
 » seront capables d'atteindre en palier et si elle détaille pour
 » chaque cran de marche les rapports successifs de démultipli-
 » cation depuis le moteur jusqu'aux roues motrices, dont elle
 » devra d'ailleurs indiquer le diamètre. » (Circ. T. P. 10 sept.
 1901.)

Toutes les indications contenues dans une notice descrip-

tive y sont inscrites sous l'entière responsabilité de celui, constructeur ou propriétaire, qui présente le véhicule à l'examen du Service des Mines. (Circ. T. P. 18 sept. 1908.)

Les acquéreurs de voitures réformées de l'Armée peuvent présenter, à défaut de la notice descriptive du constructeur, un extrait du livret matricule avec un certificat du Directeur de l'Etablissement militaire attestant que l'automobile est demeurée, pour tout ce qui définit son type et sa vitesse maximum en palier, conforme à sa constatation primitive. (Circ. T. P. 15 juil. 1925.)

Aux termes de la même circulaire, ces véhicules n'en doivent pas moins être soumis à la réception, et par conséquent au versement préalable du droit prévu par la Loi du 19 déc. 1926 (art. 31). La réception s'impose d'autant plus, dans la circonstance, qu'il s'agit de véhicules réformés, ne présentant donc plus, nécessairement, les garanties de solidité, de bon fonctionnement et de bon agencement des organes prévues par les articles 21, 22 et 23 du Code de la route.

Autrement dit, l'extrait du livret matricule accompagné du certificat du Directeur de l'Etablissement militaire dispense uniquement de la rédaction de la notice descriptive que tout propriétaire ou constructeur doit remettre à l'Agent du Service des Mines en lui présentant le véhicule ou type de véhicule pour réception. (Circ. précitée T. P. 10 avril 1899.)

(4) Il résulte du texte qu'une Firma étrangère ne peut faire accréditer qu'un seul représentant.

Cette condition est formellement rappelée par les instructions T. P. du 7 déc. 1925.

Suivant cette circulaire, la demande du représentant doit être directement adressée au Service des Mines avec un dossier comprenant les pièces ci-après :

1° *Requête, sur papier timbré*, du représentant qualifié de la marque étrangère au Ministre des Travaux Publics, demandant à être spécialement accrédité pour procéder aux formalités de réception par type des véhicules de la dite marque et pour attester ultérieurement, par la signature des copies de procès-verbaux de réception remises aux acheteurs, la conformité des véhicules livrés avec les types reçus ;

2° *Specimen légalisé de sa signature* ;

3° *Déclaration écrite du constructeur étranger*, avec signature dûment légalisée par les autorités compétentes de son pays, attribuant spécialement et exclusivement au représentant dénommé de la Firma en France la mission de soumettre les types présents ou à venir des véhicules de sa fabrication au Service des Mines pour être reçus par application de l'article 26 du Décret du 31 déc. 1922 ;

4° *Nota faisant connaître l'adresse du siège commercial du demandeur, le nombre des véhicules de la marque intéressée déjà vendus en France, l'importance des affaires en cours et tous renseignements de nature à justifier l'utilité de la réception par type et non par véhicule isolé.*

(5) « Il devra notamment faire procéder en sa présence, par le demandeur ou par son représentant, à des essais, à des vi-

» *tesse* variées, de marche et de virage. Il aura soin de choisir, pour ces expériences, des voies de déclivités usuelles, très peu fréquentées, et devra faire interrompre l'essai, s'il y a lieu, à l'approche des chevaux ou d'autres animaux donnant des marques d'une frayeur qui pourrait être une cause de danger ou de désordre. »

» Les vérifications relatives à l'art. 6 de l'arrêté du 10 mars 1899, actuellement art. 23 du Code, (organes de freinage) devront être conduites avec la prudence nécessaire pour éviter les accidents et les avaries inutiles. En même temps, la perfection des moyens de freinage étant d'une utilité essentielle pour la sécurité publique, il faut que ces vérifications soient entièrement démonstratives. On conciliera ces deux conditions en évitant de soumettre de prime abord un véhicule inconnu à un essai d'arrêt brutal à grande vitesse, surtout sur une déclivité exceptionnelle; on procédera par plusieurs expériences successives suivant un programme gradué de vitesse et de longueur de parcours après freinage, de manière à se renseigner progressivement sur la force de chacun des moyens de freinage et sur la rapidité d'action, ainsi que sur l'aptitude des divers organes du véhicule à en supporter la réaction. » (Circ. T. P. 10 avril 1899.)

(6) Le procès-verbal de réception constitue ainsi un *titre administratif* dont l'objet est double :

Identifier le véhicule ou le type de véhicule en faisant connaître, avec ses marques de fabrication, ses caractéristiques essentielles : formes, catégorie, vitesse, puissance, etc...

Attester qu'à l'époque de l'examen du Service des Mines le véhicule ou le type de véhicule satisfait aux prescriptions réglementaires.

Comme tout titre administratif, le procès-verbal de réception peut être *modifié ou annulé* dans les formes même de sa délivrance s'il est ultérieurement constaté que ses indications ne sont plus exactes, par exemple si des organes essentiels ont été *changés ou altérés*, si une *erreur primitive* du Service des Mines est constatée, si le véhicule ne répond plus aux prescriptions réglementaires ou à des prescriptions nouvelles, etc.

Dans le cas où le procès-verbal a été délivré par type et qu'un véhicule du type a été modifié dans ses parties essentielles : changement du moteur, chemisage des cylindres du moteur, adjonction d'un gazogène, changement de culasse, etc., (Circ. T. P. 24 nov. 1927) de telle façon que les indications du procès-verbal ne sont plus exactes une réception nouvelle du véhicule s'impose à *titre d'unité isolée*.

Le procès-verbal de réception est établi par l'Ingénieur en chef des Mines en utilisant la notice descriptive fourni par le constructeur ou le propriétaire (nota 3 supra p. 338). Si les indications de la notice sont reconnues exactes, ce fonctionnaire atteste à la suite que le véhicule satisfait aux prescriptions réglementaires. Il doit mentionner la *puissance forfaitaire* du véhicule ou du type de véhicule à considérer pour le calcul de l'impôt, et éventuellement la *catégorie spéciale à laquelle il appartient au point de vue fiscal*.

Pour l'évaluation de la puissance des automobiles, consul-

ter, au Livre IV, les circulaires T. P. des 15 déc. 1912, 12 mars 1923, 11 mai 1926, 11 avril 1927, 1^{er} sept. 1928 et 11 fév. 1929.

(7) Précision superflue puisque cette indication figure dans le procès-verbal de réception, ou plus exactement dans la notice descriptive (supra p. 29 nota 1 et p. 293 nota 1), dont copie est remise à l'acheteur accompagnée du *certificat de conformité au* descriptive (supra p. 338 nota 3), dont copie est remise à l'acheteur accompagnée du *certificat de conformité au type*.

(8) Lire « *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale.* »

ARTICLE 27

Plaques. — « Indépendamment de la plaque pres-
 « crite par l'article 5 ci-dessus et portant les nom,
 « prénoms et domicile du propriétaire (1), tout vé-
 « hicule automobile doit porter d'une manière ap-
 « parente (2), sur une ou plusieurs plaques métalli-
 « ques, le nom du constructeur, l'indication du type
 « et, en outre, s'il s'agit d'un véhicule destiné à
 « transporter des marchandises (3), le poids du vé-
 « hicule à vide, et le poids du chargement maxi-
 « mum (4) Les véhicules remorqués doivent porter,
 « également sur une plaque métallique, l'indication
 « de leur poids à vide et le poids de leur charge-
 « ment maximum (5).

« Tout véhicule automobile doit, en outre, être
 « pourvu de deux plaques d'identité portant un nu-
 « méro d'ordre (6), ces plaques doivent être fixées en
 « évidence (7), d'une manière inamovible (8), à
 « l'avant et à l'arrière du véhicule (9).

« Le Ministre des Travaux Publics en arrête le
 « modèle et le mode de pose ; il détermine également
 « l'attribution des numéros d'ordre aux intéres-
 « sés (10).

Principes de la réglementation. — En résumé, d'après l'ar-
 ticle 27 du Code de la route, les véhicules automobiles doivent
 porter des plaques de *quatre catégories différentes* :

1° **La plaque dite « du propriétaire »** mentionnant les nom,
 prénoms et domicile du propriétaire de l'automobile. (Voir les dé-
 veloppements à l'art. 4.)

2° **La ou les plaques dites « du constructeur »** faisant con-
 naître le nom du constructeur, l'indication du type de véhicule,
 et le numéro d'ordre dans la série du type.

La présence de la plaque du constructeur sur les automobiles
 est d'une *absolue nécessité*. Les indications qui y figurent : nom
 du constructeur, type et numéro dans la série du type, fixent en
 quelque sorte « l'état civil » du véhicule et seules permettent de
 l'identifier. C'est grâce à ces renseignements que les autorités
 de police pourront s'assurer que la carte grise présentée à leur
 réquisition par un conducteur concerne bien le véhicule qu'il con-
 duit, et notamment que l'automobile ne porte pas un faux nu-
 méro d'identité.

Mais il aurait été désirable, pour rendre encore *plus certaine* cette identification, de stipuler dans le règlement que la ou les plaques du constructeur seront *solidement rivées* à une pièce *principale et fixe* du châssis.

3° La plaque dite du « **chargement** » indiquant le poids du véhicule à vide et le poids de son chargement maximum.

Cette plaque est prescrite seulement pour les automobiles destinées au transport des marchandises et pour les véhicules remorqués. Elle peut être commune avec la ou les plaques du constructeur ou distincte de celles-ci.

La somme des poids mentionnés sur ladite plaque : poids du véhicule à vide et poids du chargement maximum, donne le « *poids en charge* » dont la connaissance est indispensable pour l'application des art. 22 (miroir rétroviseur), 29 (permis de conduire), 31 (vitesse) et 32 (circulation des remorques).

L'apposition de la plaque du chargement incombe au constructeur puisqu'elle est considérée, suivant la rédaction de l'article 27, au même titre que la ou les plaques proprement dites du constructeur.

En principe, elle doit donc exister sur les véhicules lorsque ceux-ci sont présentés à la réception du Service des Mines (article 26). Si elle existe, il appartient alors aux agents du Service des Mines de s'assurer, au cours de cette opération, que les poids indiqués sur la plaque sont admissibles, notamment que le véhicule est conditionné pour supporter, *sans danger pour la sécurité publique*, le chargement maximum déclaré et qu'en tout état de cause la pression qui sera exercée sur le sol pour les divers modes de chargement du véhicule et pour les déclivités maxima des routes, ne dépassera pas la limite de 150 kilogrammes par centimètres de largeur d'appui du bandage fixée par l'art. 2.

4° Les plaques dites « **d'identité** » au nombre de deux, placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du véhicule et portant le numéro d'ordre attribué à l'automobile.

Ces plaques ont pour objet d'empêcher que les automobilistes n'échappent à la responsabilité civile ou pénale qu'ils peuvent avoir encourue en abusant de la puissance de marche de leur véhicule.

Grâce au numéro d'ordre relevé sur les plaques, les autorités de police ou les particuliers pourront, en s'adressant aux autorités administratives qui ont immatriculé le véhicule : Ingénieurs en chef des Mines ou Préfets (*supra* p. 347, nota 10), connaître l'identité de l'automobiliste fautif et le poursuivre devant les Tribunaux.

D'après les termes même de l'art 27 et ainsi qu'il résulte des mots « *indépendamment* » du premier alinéa et « *en outre* » du second alinéa, la plaque du propriétaire, la ou les plaques du constructeur, et les plaques d'identité doivent être distinctes (11).

CAS SPECIAL DES VEHICULES ETRANGERS

Les dispositions de l'art. 27 du Code de la route constituant des mesures de police, sont *d'ordre public* et leur observation *s'impose en conséquence aux étrangers au même titre qu'aux nationaux*.

Rien dans les conventions internationales du 11 octobre 1909 (J. O., 7 avril 1910) et du 24 avril 1926, applicable à dater du 24 octobre 1930 (J. O., 16 mars 1930), n'infirmant cette règle. Bien au contraire, ces Conventions, art. 9 pour la première et art. 8 pour la seconde, ont formellement réservé l'application des Lois et Règlements particuliers à chaque Etat.

En conséquence les véhicules étrangers admis à circuler sur notre territoire doivent porter les plaques prévues par l'art. 27 et dans les conditions qui y sont indiquées. Il convient notamment d'exiger la présence sur les véhicules étrangers de la plaque du propriétaire (12) et des deux plaques d'identité, même si dans le pays d'origine du véhicule ces plaques ne sont pas réglementaires. Les plaques d'identité doivent en outre être *inamovibles* (13).

Toutefois aux termes d'un *arrêté T. P. du 8 décembre 1927* (J. O., 9 déc.) les véhicules étrangers admis à circuler en France sous le régime des Conventions internationales conservent le numéro d'ordre qui leur a été attribué dans le pays où ils sont immatriculés et qui est indiqué sur le certificat international dont le véhicule doit être accompagné. Mais ces véhicules doivent porter en outre, en évidence, à l'arrière, inscrit sur une plaque spéciale dite « *plaque de nationalité* », de *forme ovale*, ou sur le véhicule lui-même, en caractères noirs sur fond blanc, un « *signe distinctif* » de ce pays composé de *une à trois lettres* (Conv. Int. 11 oct. 1909, art. 4; Conv. 24 avril 1926, art. 5).

Aucun texte ni national ni international ne prescrit que la plaque de nationalité soit inamovible, contrairement à ce qui doit avoir lieu pour les plaques d'identité.

On a prétendu, devant les Conférences Internationales, que cette condition ne pouvait pas être imposée pour le motif que les automobilistes étrangers devaient avoir la possibilité d'enlever ladite plaque sans occasionner de détériorations à leur véhicule lorsqu'ils rentrent sur leur territoire.

Au regard des autorités françaises, il suffit que la plaque de nationalité soit simplement fixée à l'automobile au moyen de boulons et d'écrous.

Cette pratique n'est pas sans présenter des inconvénients. Les automobilistes étrangers peuvent ainsi, en cours de marche, facilement enlever ou changer la plaque et rendre en conséquence impossible leur identification. On rencontre d'ailleurs fréquemment sur les routes françaises des automobiles étrangères circulant sans être munis de ladite plaque.

Il ne semble pas que le motif invoqué devant les Confé-

rences internationales, présente l'importance qu'on a bien voulu lui reconnaître si l'on remarque que rien n'oblige un automobiliste rentrant sur son territoire à enlever la plaque, et qu'en tout état de cause les dépenses occasionnées pour faire disparaître les détériorations résultant de cette opération seraient minimales.

PENALITES (14). — En ce qui concerne la plaque du propriétaire, se référer à l'art. 4.

En ce qui concerne les autres plaques, l'infraction est en principe imputable au *propriétaire* qui sera passible d'une amende de un à cinq francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, d'un emprisonnement pendant trois jours au plus. (C.P. art. 471, 15° et 474).

NOTA

(1) Se référer aux développements sur l'article 5.

A défaut d'une dérogation expresse dans le règlement, les automobiles circulant sous le couvert de numéros d'ordre des *séries W* (automobiles à vendre ou en réparations : circ. T.P. 15 déc. 1921 et 29 janv. 1923), ou des *séries W W* (automobiles conduites chez l'acheteur ou exportées par la route : circ. T.P. 10 juil. 1923 et 2 mai 1924) doivent, comme tout autre véhicule, porter la plaque du propriétaire.

Jugé toutefois en ce qui concerne les *voitures neuves à vendre*, encore détenues par le constructeur ou ses représentants, que l'existence sur le côté du marchepied, ou sur le radiateur ou le moteur, des plaques du constructeur, satisfait aux prescriptions qui exigent l'apposition de la plaque indiquant les nom et adresse du propriétaire alors qu'il s'agit, non d'une voiture complète et terminée, mais seulement d'un *châssis chargé d'une carrosserie de fortune* (Trib. corr. Seine, 16 fév. 1909, D.P. 1909.5.32).

Mais, en règle générale, ni les plaques du constructeur ni les plaques d'identité ne peuvent remplacer la plaque du propriétaire (*infra* p. 343).

Enfin rien dans la réglementation n'oblige les *voyageurs de commerce* à inscrire, sur la plaque, pour les automobiles leur appartenant, les nom et adresse de leur employeur.

(2) Il ne suffirait donc pas que, suivant certaines pratiques, la ou les plaques du constructeur soient *soudées au bloc moteur*, d'où la nécessité pour en faire la lecture d'enlever le capot. Dans ce cas le constructeur doit répéter les indications sur une nouvelle plaque métallique, apposée contre le tablier du véhicule.

Jugé en effet, qu'il est contrevenu à la disposition de l'article 27 du Déc. du 31 déc. 1922, d'après laquelle tout véhicule automobile doit porter d'une manière apparente le nom du constructeur, lorsque cette plaque est *placée sous le capot, de telle sorte qu'on ne puisse la découvrir à moins d'être averti de son emplacement* (Crim. 18 oct. 1928, D.H. 1928.545).

La convention internationale du 24 avril 1926 (art. 3, 11, 2°) est plus précise, stipulant que les indications prescrites doivent être portées par les automobiles « *dans un endroit pratiquement accessible et en caractères facilement lisibles* ».

Une Circ. intér. (Sur. Gle) du 1^{er} mai 1928, précise toutefois que « *dès lors que le type a été reçu et que la voiture porte la « plaque du constructeur, il n'y a pas lieu de distinguer si cette « plaque est apposée extérieurement ou sur le capot, ou même « à l'intérieur de la carrosserie, qu'il suffit qu'elle soit accessible « et lisible.*

« La plaque du constructeur ne doit donner motif à contre-
« vention que si l'agent verbalisateur constate qu'elle n'est pas
« apposée d'une manière apparente sur la voiture, et qu'elle
« ne porte pas lisiblement les indications nécessaires à l'iden-
« tification du chassis ».

Ni la plaque du propriétaire, ni la plaque d'identité ne remplacent la plaque du constructeur (infra p. 343).

(3) Remarquons que c'est la *destination* des véhicules au transport des marchandises qui est considérée par le règlement. En conséquence la prescription ne s'appliquera pas aux véhicules destinés au transport des personnes effectuant *accidentellement* un transport de marchandises. (Voir la jurisprudence supra p. 231 nota 16).

Mais dès qu'un véhicule est destiné au transport des marchandises, il doit porter les indications prescrites *quand bien même il aurait été primitivement destiné au transport des personnes*. Une contravention ne serait donc pas excusée pour le motif que la *taxe de 12 0/0 sur le chiffre d'affaires* dont sont passibles les ventes d'automobiles neuves destinées au transport des personnes (Déc. 28 déc. 1926, art. 4, B., 4°, infra p. 375) aurait été acquittée pour ce véhicule.

(4) D'après la rédaction du paragraphe, le nom du constructeur, l'indication du type du véhicule et le numéro d'ordre dans la série du type, ainsi que les poids du véhicule à vide et de son chargement maximum, peuvent être inscrits sur *une ou plusieurs plaques*.

Rien n'empêche donc d'inscrire les poids du véhicule à vide et de son chargement maximum sur une plaque séparée, pourvu qu'elle remplisse les conditions prescrites, c'est-à-dire *qu'elle soit métallique et placée d'une manière apparente*.

L'Administration tolère toutefois que les indications des poids du véhicule à vide et du chargement maximum soient *simplement peintes sur une partie de la carrosserie*, à condition que cette partie soit *fixe, accessible au regard* et que les caractères des inscriptions restent *constamment lisibles*.

La somme du poids à vide du véhicule et du poids de son chargement maximum donne le « *poids en charge* » visé dans divers articles.

Voir d'autre part les commentaires infra p. 343.

(5) La mesure ne devrait pas être limitée aux seuls véhicules remorqués. Le *poids des véhicules tracteurs* serait non moins

utile à connaître, par exemple pour l'application de l'article 32, § B, du Code de la route.

(6) Jugé que le fait d'inscrire le numéro d'ordre à *la craie* sur les plaques d'identité ne constitue pas une contravention, attendu que le règlement (Ar. 10 sept. 1901, remplacé par Ar. T.P. 26 juin 1922, art. 2 et 5) exige seulement la reproduction du numéro en caractères blancs sur fond noir (Trib. Corr. Seine, 26 avril 1904, D.P. 1904.2.336).

Mais cette inscription peut donner lieu à une contravention si elle ne présente pas les chiffres et lettres du numéro *d'une façon conforme aux stipulations du Règlement*. (Trib. simp. pol. Paris, 23 janv. 1907, D.P. 1907.5.32).

Décidé, dans un autre ordre d'idées, qu'un procès-verbal de contravention peut valablement être dressé à l'égard du conducteur d'un véhicule automobile *dont les plaques d'identité sont recouvertes de boues et de poussières* qui en empêchent momentanément la lecture, les difficultés même considérables, auxquelles le conducteur se serait heurté pour maintenir les plaques dans un état de propreté convenable, ne constituent pas l'excuse de force majeure, laquelle ne peut résulter que d'une impossibilité absolue (Crim. 14 avril 1916, D.P. 21.1.48. Développements au Livre III.)

(7) Aux termes de l'Ar. T.P. 26 juin 1922 (J. O. 29 juin), les plaques doivent être placées dans des *plans verticaux perpendiculaires à l'axe longitudinal du véhicule*, le centre de la plaque étant, autant que possible, sur cet axe longitudinal. Par tolérance, la plaque arrière peut être placée *sur le garde-boue*.

(8) L'Ar. T.P. du 26 juin 1922 (art. 7) prévoit à titre de tolérance, que les plaques des voitures circulant sous le couvert de N° d'ordre des *séries W* (automobiles à vendre ou en réparation : Circ. T.P. 15 déc. 1921 et 29 janv. 1923), ou des *séries W W* (automobiles conduites chez l'acheteur ou à exporter : Circ. T.P. 10 juil. 1923 et 2 mai 1924), pourront être *amovibles*. Voir pour les automobiles étrangères, les développements infra p. 344.

(9) Voir pour *l'éclairage de la plaque arrière* supra p. 343.

(10) *Le modèle et le mode de pose* des plaques d'identité des automobiles ainsi que les *conditions d'attribution des numéros d'ordre* aux propriétaires de ces véhicules sont fixées par les Ar. T.P. des 26 janv. 1922 et 8 déc. 1927 (J. O. 28 juin 1922 et 9 déc. 1927).

Les numéros d'ordre d'automobiles sont en principe formés d'un nombre de *quatre chiffres au maximum* (de 1 à 9999), suivi d'une ou de deux lettres majuscules romaines pouvant elles-même être ou non accompagnées de l'un des nombres de 1 à 99. Exemples: 5469-A, 5469-AB, 546-A99, 5469-AB9.

La ou les lettres majuscules romaines contenues dans le numéro d'ordre sont destinées à faire connaître le service qui a procédé à l'immatriculation du véhicule, et pour ce motif sont communément désignées sous le nom de « *lettres caractéristiques* ».

Les numéros d'ordre étaient attribués, *avant le 1^{er} octobre 1928*, par les ingénieurs en chef des Mines dans chaque arrondissement minéralogique. Depuis cette date les *préfets* y pro-

cèdent directement chacun dans leur département. (Circ. 30 av. 1928, texte au Livre IV).

Les numéros d'ordre délivrés par les *ingénieurs en chef des Mines* ne comportaient comme lettres caractéristiques qu'une seule lettre ou une lettre doublée, exemples : 4695 E 8, 4695 EE. Se référer pour la répartition des lettres caractéristiques par arrondissement minéralogique aux circ. Garde des Sceaux 8 déc. 1920 et T.P. 17 déc. 1920. Nomenclature de ces lettres au Livre IV. En principe, le nombre susceptible de suivre la lettre unique ou la lettre doublée ne devait avoir qu'un seul chiffre (de 1 à 9), exemples : 5693 E 9, 5693 EE 9. Exceptionnellement ce nombre pouvait comprendre deux chiffres (de 1 à 99), lorsque le nombre précédant la lettre n'avait pas plus de trois chiffres (de 1 à 999), exemples : 7 E 99, 75 E 99, 758 E 99. (Circ. T.P. 14 mai 1924).

Les numéros d'ordre délivrés depuis le 1^{er} octobre 1928 par les *Préfets* contiennent toujours comme lettres caractéristiques un groupe de deux lettres différentes, et le nombre pouvant suivre le groupe de deux lettres n'a qu'un seul chiffre (de 1 à 9). Exemples : 4587 RB, 4587 RB 9. Se référer pour la répartition des groupes de deux lettres par département au tableau annexé à la circ. T.P. 30 av. 1928, Livre IV.

Exceptionnellement, pour les *automobiles des Services de la Guerre et de la Marine*, l'attribution des numéros d'ordre est faite directement par l'Autorité militaire. En principe, il se compose d'un groupe de cinq chiffres au maximum, précédé d'une bande verticale aux trois couleurs nationales (Ar. T.P. 26 juin 1922, art. 8).

Les *omnibus de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne* portent un numéro d'ordre de quatre chiffres au maximum, sans lettre caractéristique, directement attribué par le Préfet de police (même arrêté, art. 8).

Les *automobiles en provenance des pays étrangers*, signataires des conventions internationales du 11 oct. 1909 (voir également convention du 24 avril 1926, applicable à dater du 24 oct. 1930, texte au Livre IV), conservent le numéro d'ordre attribué dans ces pays, mais elles doivent en outre porter sur une plaque spéciale de forme ovale, avec inscriptions en noir sur fond blanc, la *marque distinctive de leur nationalité*. (Ar. T.P. 8 déc. 1927, J. O. 9 déc., infra p. 344.)

Les *demandes aux fins d'identification des propriétaires d'automobiles* doivent être adressés directement au chef du service qui a procédé à l'immatriculation du véhicule (circ. pré-citées Garde des Sceaux, 8 déc. 1920, et T.P. 17 déc. 1920).

D'après les renseignements ci-dessus, ce chef de service sera l'*Ingénieur en chef des Mines* ou le *Préfet*, suivant que le numéro d'ordre contiendra une lettre unique ou doublée, ou un groupe de deux lettres différentes.

Pour les *voitures étrangères* portant une marque distinctive

de nationalité, la demande est adressée au Ministre des Travaux publics — Direction de la voirie routière — 2^e Bureau, à Paris, qui en réfère au Ministre des Affaires étrangères.

En principe, les particuliers ou les Sociétés peuvent obtenir, en dehors des autorités de police, l'identité des propriétaires d'automobiles dont ils croiraient avoir à se plaindre (circ. T.P., 15 nov. 1904). Mais l'Administration considère, à juste titre, qu'elle n'a pas le droit de donner ce renseignement lorsqu'il est sollicité *dans un but de publicité ou pour des fins commerciales* (circ. intern. 2 juillet 1929). Les propriétaires d'automobiles seraient d'ailleurs, dans ce cas, fondés à protester contre la divulgation faite de leur nom qu'on n'a pu légalement les obliger à déclarer *que dans un intérêt purement, de police*.

(11) Ainsi il a été jugé que les deux plaques d'identité, apposées à l'avant et à l'arrière de toute automobile, *ne tiennent pas lieu* de la plaque indicatrice du nom du constructeur, du type de la voiture, et des nom et domicile du propriétaire (Trib. simp. pol. Lodève, 22 fév. 1909, D. P. 1909.5.32).

On ne doit plus tenir compte d'une jurisprudence contraire (Trib. simp. pol. Montpellier, 15 mai 1905, D.P. 1906.5.32), nettement infirmée par les termes du Code de la route, mais qui se trouve encore rapportée dans plusieurs commentaires.

(12) Signalons, en ce qui concerne la *plaque du propriétaire*, une circ. int. (Sur. g.le) du 11 fév. 1928 indiquant « aux Autorités de police *que les plaques indicatrices des nom, prénom et domicile des propriétaires ne sont pas exigibles à l'égard des voitures automobiles belges dont les conducteurs sont porteurs d'un certificat international de route* ».

Cette circulaire donne comme prétexte que les Autorités belges n'inquiètent pas nos nationaux pour le défaut de miroir rétroviseur imposé dans ce pays *à tous véhicules*.

Il semble que les automobiles belges auraient dû être les dernières à bénéficier d'une pareille mesure attendu que, *contrairement à ce qui existe dans les autres pays*, le numéro d'ordre porté par les automobiles belges *identifie le conducteur et non le propriétaire* (nota 13 ci-après), et que notre régime de répression est basé tout entier sur la connaissance de l'identité du propriétaire (commentaires de l'article 5).

On ne peut d'ailleurs concevoir que les mesures d'ordre public fassent l'objet de concessions.

(13) Une certaine tolérance sera toutefois admise à l'égard des véhicules en provenance de pays, *comme la Belgique, où le numéro d'ordre identifie le conducteur, au lieu du propriétaire*. Dans ce cas les plaques doivent pouvoir être remplacées aisément lorsque l'automobile change de conducteur, ce qui ne pourrait exister si la plaque était rigoureusement inamovible ainsi que l'exige la réglementation française.

(14) Renseignements généraux, au livre III. Poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 28

Autorisation de circuler (1). — « Tout propriétaire d'un véhicule automobile doit, avant de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au Préfet du département de sa résidence (2), une déclaration (3) faisant connaître ses nom et domicile (4), et accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en exécution de l'article 26 ci-dessus (5).

« Un récépissé de sa déclaration est remis au propriétaire, ce récépissé indique le numéro assigné au véhicule (6).

« La déclaration du propriétaire est communiquée sans délai au Service des Mines.

« La déclaration faite dans un département est valable pour toute la France.

« Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules automobiles des formations de l'armée et de la marine immatriculés dans des séries spéciales. Pour ces véhicules, le livret matricule du modèle réglementaire tient lieu de récépissé de déclaration. »

PENALITES (7). — L'infraction est en principe imputable au *propriétaire* qui sera passible d'une amende de un à cinq francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, d'un emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 15° et 474).

Une contravention relevée pour défaut d'immatriculation d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique n'exempte pas, le cas échéant, d'une deuxième contravention, contre le propriétaire ou le constructeur (*supra* p. 337), si le véhicule n'a pas été présenté à la réception du Service des Mines (art. 26).

NOTA

(1) Expression inexacte : le propriétaire d'un véhicule automobile est seulement tenu de faire une *déclaration* de mise en circulation dont le Préfet lui délivre un *récépissé* (carte grise) et non d'obtenir une *autorisation*.

Contrairement à ce qui est possible avec une autorisation, un récépissé, *simple attestation de l'accomplissement d'une formalité*, ne peut pas régulièrement être modifié ou annulé pour un fait survenu postérieurement à sa délivrance.

Or la bonne apparence des organes d'une automobile n'est pas une garantie de leur solidité. Les pièces métalliques changent en effet de structure par l'usage, ce qui leur fait perdre leur résistance.

Dans l'intérêt de la sécurité publique, il aurait été désirable de n'admettre les automobiles à circuler que moyennant une autorisation *valable pour une durée limitée*, à l'expiration de laquelle les organes ayant supporté le plus d'efforts devraient être changés et le véhicule soumis à nouveau à l'examen du Service des Mines ou de tout autre expert désigné à cet effet, par exemple par des experts des Associations automobiles, sous le contrôle du Ministère des Travaux Publics, par analogie avec les experts de l'U. N. A. T. agréés pour la délivrance du permis de conduire.

(2) *La résidence*, à la différence du domicile, peut-être momentanée. L'Administration interprète très largement ce terme (Infra p. 362 nota 16).

(3) Dans l'esprit du Règlement, une *déclaration distincte* doit être produite *pour chaque véhicule*. Cette déclaration doit être faite *sur papier timbré à 3 fr. 60* et il convient de joindre à l'envoi le coût (3 fr. 60) du timbre de dimensions du récépissé (circ. 27 fév. 1916).

Les propriétaires d'automobiles sont en outre tenus de faire une déclaration à la Mairie (décret 13 oct. 1926 et arrêté interministériel du 14 oct 1926). Voir la remarque Crim. 6 mars 1930, infra p. 382 nota 16.

(4) Il est essentiel que les Préfets s'assurent de l'*exactitude des nom et domicile déclarés, par les propriétaires*, car il est à craindre que les intéressés donnent de faux renseignements d'état civil en vue d'échapper aux poursuites dont ils pourraient ultérieurement être l'objet à l'occasion de la circulation de leurs véhicules sur la voie publique (contravention, accident, contrebande, etc.). Il paraît toutefois excessif d'exiger de tous les déclarants un *certificat de domicile* délivré par le Maire ou le Commissaire de police. *Il suffit qu'au cas de doute le Préfet fasse procéder directement aux vérifications utiles.*

(5) Le procès-verbal de réception peut être remplacé, pour les *véhicules achetés d'occasion*, par la carte grise du précédent propriétaire (circ. T.P. 15 mai 1902).

Les *touristes américains des Etats-Unis* débarquant en France avec leurs véhicules peuvent présenter, pour obtenir la carte grise française, la pièce correspondante délivrée par les autorités de leur pays ou un duplicatum certifié conforme de cette pièce (circ. 11 nov. 1909). *Cette faveur n'est pas étendue aux Américains qui débarquent avec un autocar ou tout autre véhicule destiné à la location, ni aux touristes des autres pays* (voir les règles infra p. 368 nota 29).

Le procès-verbal de réception n'est pas exigible pour la dé-

livrance des cartes grises des *séries spéciales W et W W* (circ. T.P. 15 déc. 1921 et 29 janv. 1923; 10 juil. 1923 et 2 mai 1924; infra p. 376).

(6) La carte grise mentionne d'autre part : *le nom du constructeur, le type et le genre de véhicule, le numéro d'ordre dans la série du type* (circ. T.P. 11 sept. 1901 et 11 fév. 1929), ainsi que la *puissance forfaitaire* attribuée par le service des Mines au véhicule pour la perception de l'impôt (circ. T.P. 5 déc. 1922); *frs* (circ. T.P. 10 mai 1927). Ces renseignements sont relevés sur la copie certifiée conforme du procès-verbal de réception ou sur la carte du précédent propriétaire qui en tient lieu dans certains cas (*supra* p. 305, nota 5).

Les *duplicata* de carte grise ne doivent être délivrés qu'en cas de perte effective du titre, *après enquête* (voir notamment circ. T.P. 15 juin 1917) et moyennant le versement préalable d'un *droit de 20 fr.* (L. 20 avril 1926, art. 49, *J. O.* 30 avril; circ. T.P. 7 mai 1926) .

(7) Renseignements généraux au livre III (poursuite et répressions d'infractions).

ARTICLE 29

Permis de conduire (1). — « Nul ne peut conduire
« un véhicule automobile s'il n'est porteur d'un per-
« mis délivré par le Préfet du département de sa ré-
« sidence sur l'avis favorable d'un expert accrédité
« par le Ministre des Travaux Publics. Ce permis ne
« peut être délivré qu'à des candidats âgés d'au moins
« dix-huit ans. Il ne pourra être utilisé pour la con-
« duite, soit des véhicules affectés à des transports
« en commun, soit des véhicules dont le poids en
« charge dépasse 3.000 kilogs, que s'il porte une men-
« tion spéciale à cet effet.

« Les conducteurs de motocyclettes à deux roues
« doivent être porteurs d'un permis spécial que le
« Préfet pourra, sur l'avis favorable d'un expert ac-
« crédité, délivrer aux candidats âgés de seize ans au
« moins.

« Sont dispensés des prescriptions énoncées dans
« les paragraphes précédents, les conducteurs de vé-
« hicules à propulsion mécanique, dont l'objet prin-
« cipal est la culture des terres (2).

« Le Ministre des Travaux Publics fixe, par ar-
« rêté, les conditions dans lesquelles doivent être éta-
« blis et délivrés les permis de conduire (3).

« Si le titulaire d'un permis de conduire est l'ob-
« jet d'un procès-verbal, constatant un des faits pré-
« vus aux articles 319 et 320 du Code Pénal, le Pré-
« fet du département où a été dressé le procès-ver-
« bal peut prononcer la suspension du permis jus-
« qu'à décision judiciaire à intervenir.

« Lorsque le titulaire est condamné pour avoir
« contrevenu aux dispositions du présent décret, le
« Préfet du Département où intervient la condamna-
« tion doit prononcer soit la suspension, soit l'annu-
« lation du permis.

« Quand le titulaire d'un permis est condamné
« par application des articles 319 et 320 du Code Pé-
« nal, le Préfet doit prononcer soit la suspension, soit
« l'annulation du permis.

« L'annulation est obligatoirement prononcée si
« le jugement constate que le conducteur a commis
« par surcroît le délit de fuite visé par la loi du 17
« juillet 1908 (4) ou qu'il était en état d'ivresse. Elle
« l'est également en cas d'infraction à un arrêté pro-
« nonçant la suspension du permis.

« En cas d'annulation, l'arrêté qui le prononce
« peut fixer un délai à l'expiration duquel le titu-
« laire du permis annulé pourra en solliciter un nou-
« veau. Sinon le titulaire du permis annulé ne peut
« en solliciter un nouveau qu'après y avoir été auto-
« risé par le Préfet, après avis de la Commission spé-
« ciale prévue ci-après.

« Si postérieurement à la délivrance du permis,
« une incapacité permanente du titulaire est dûment
« constatée, le Préfet du Département où cette cons-
« tatation a lieu, prononce l'annulation du permis.

« Tous les arrêtés préfectoraux, portant suspen-
« sion ou annulation du permis de conduire, sont pris
« après avis d'une commission technique spéciale. Les
« titulaires de permis contre lesquels une mesure est
« proposée, doivent être convoqués devant cette Com-
« mission (5); ils peuvent y présenter des observa-
« tions soit en personne, soit par représentant. Les
« arrêtés de suspension ou d'annulation de permis
« sont notifiés par les Préfets au Ministre de Travaux
« Publics pour être transmis à l'organisme chargé de
« l'établissement et de la tenue à jour d'un répertoire
« général des permis (6). Les permis suspendus ou
« annulés sont retirés aux titulaires temporairement
« en cas de suspension, définitivement en cas d'annu-
« lation.

PRINCIPE, LEGALITE ET MODALITES DE DELIVRANCE DU PERMIS DE CONDUIRE

L'institution du permis de conduire répond à la nécessité (7) de ne laisser diriger sur la voie publique un véhicule aussi dangereux que l'automobile qu'aux personnes qui en ont été reconnues aptes et capables. Sa légalité a été en principe reconnue par le Conseil d'Etat dans un arrêt du 8 août 1919 (D.P. 21.3.23 ; supra nota 1 p. 305).

Le permis de conduire est délivré dans les conditions fixées par un arrêté du Ministre des Travaux Publics du 18 juillet 1926 (J. O. 20 août 1926).

Deux catégories de permis sont prévus :

Le *permis modèle A*, valable pour la conduite des automobiles en général ;

Le *permis modèle B*, réservé à la conduite des motocycles à deux roues (8).

Le permis modèle A constitue un *titre fondamental* (9) qui ne peut être utilisé pour la conduite des voitures affectées à des transports en commun (10), des voitures dont le poids en charge (11) dépasse 3.000 kilogs (12) ou des motocycles à deux roues, avec ou sans sidecar, sans que sa validité ait été au préalable étendue à ces catégories de véhicules *par une mention spéciale apposée sur son verso*, les épreuves complémentaires justifiées par cette extension de validité pouvant être subies au cours de l'examen exigé pour la délivrance du permis fondamental ou *postérieurement à cette délivrance* (Cir. T.P. 18 juil. 1926) (13).

Les « *certificats de capacité* » délivrés sous le régime antérieur (Déc. 10 mars 1899 et 10 sept. 1901), conservent la validité d'un permis modèle A, susceptible d'extensions de validité, ou d'un permis modèle B sans extension de validité, suivant qu'ils se rapportent à la conduite des automobiles ou à la conduite des motocycles (14).

Les candidats doivent être âgés d'*au moins seize ans révolus* pour obtenir le permis modèle B et d'*au moins dix-huit ans révolus* pour obtenir le permis modèle A (15).

Leur demande doit être adressée au *Préfet* du département de leur résidence (16).

Ils sont tenus d'y indiquer, avec leur état civil (nom, prénoms, nationalité (17), domicile, lieu et date de naissance), la catégorie de véhicules pour laquelle ils sollicitent le permis et de joindre à l'envoi :

1° La justification de leur état civil (18) et de leur résidence (19) et en outre, s'ils sont français, âgés de 20 à 48 ans et mobilisables, l'indication de leur classe et bureau de recrutement (20).

2° Trois exemplaires de leur photographie, de face ou de

trois quarts, à l'état d'épreuves non collées et mesurant environ 4 centimètres de côté.

3° Une quittance délivrée par un percepteur du département et justifiant du paiement des droits afférents à l'obtention du permis de conduire (21).

4° Le montant du droit de timbre de dimension auquel est assujetti le permis de conduire (22).

Il est formellement interdit de se mettre simultanément en instance dans plusieurs départements pour l'obtention du permis (23).

L'examen (24) est subi devant un expert accrédité par le Ministre des Travaux publics (25) qui doit soumettre le candidat à une ou plusieurs épreuves directes en vue d'apprécier son aptitude à conduire la ou les catégories de véhicules pour lesquelles le permis a été sollicité (26), ainsi que s'assurer s'il possède une connaissance suffisante des règles de la circulation routière (27).

Si les résultats de l'examen sont favorables, le Préfet délivre le permis de conduire (28). Ce titre est accordé aux candidats, sans nouvel examen, s'ils présentent un *brevet de conducteur délivré par l'autorité militaire*, ainsi qu'aux *touristes américains*, titulaires du permis de conduire de leur pays, débarquant en France avec leur véhicule (29).

En cas d'échec, de nouvelles épreuves ne peuvent être subies avant l'expiration d'un délai de huit jours après un premier ajournement, d'un mois à la suite d'un deuxième ajournement et de six mois à la suite d'un troisième ajournement ou des ajournements suivants (30).

SUSPENSION OU ANNULATION DU PERMIS DE CONDUIRE

L'article 29 du Code de la route prévoit la *suspension* et l'*annulation* du permis de conduire.

La *suspension* diffère de l'*annulation* en ce que la validité du titre est seulement suspendue pendant une durée plus ou moins longue.

Au contraire, avec l'*annulation*, le titulaire du permis ne peut recouvrer le droit de conduire qu'après l'obtention d'un nouveau titre, c'est-à-dire versement de nouveaux droits (droits de brevet et d'examen) et passation de nouvelles épreuves (31).

Le tableau ci-après indique dans quels cas le permis est, soit suspendu, soit annulé :

1° *Infraction au Code de la route* (32) :

Avant condamnation : *ni suspension, ni annulation* ;

Après condamnation : *suspension ou annulation facultative* (33) ;

2° *Délits prévus par les art. 319 et 320 du Code pénal* (homicide ou blessures par imprudence) (34) :

Avant condamnation : *suspension facultative* ;

Après condamnation : *suspension ou annulation obligatoire*.

En outre, après condamnation, l'annulation doit toujours être prononcée si le jugement stipule que le conducteur a commis par surcroît le *délit de fuite* (L. 17 juil. 1908, texte cité au livre III) ou était en *état d'ivresse*, ainsi qu'au cas d'*infraction à un arrêté de suspension ou d'incapacité permanente du titulaire dûment constatée*.

Les agents verbalisateurs doivent toujours, dans leurs procès-verbaux, en vue de l'application des dispositions précédentes, indiquer les *circonstances particulières* auxquelles les accidents sont imputables, *telles que l'ivresse* (Circ. Int. Sur. Gle 26 oct. 1929).

Qu'il s'agisse de la suspension ou de l'annulation, la mesure ne peut valablement être prise *sans que le titulaire du permis ait été convoqué devant une Commission spéciale* (35). Il a d'ailleurs la faculté de présenter sa défense en personne ou par mandataire.

La décision de suspension ou d'annulation doit être prononcée dans la forme d'un *arrêté individuel* pris :

Pour la suspension avant jugement, par le Préfet du département où le procès-verbal a été dressé ;

Pour la suspension ou l'annulation après jugement, par le Préfet du département où intervient la condamnation (36) ;

Et enfin, pour l'annulation en cas d'incapacité permanente du titulaire du permis, par le Préfet où cette incapacité est constatée (37).

Les arrêtés individuels d'annulation mentionnent, en principe, un *délai* à l'expiration duquel les intéressés peuvent solliciter un nouveau permis. Faute de cette mention, ceux-ci doivent, avant de se présenter à nouveau à l'examen, en solliciter l'autorisation au Préfet qui statue sur l'avis de la Commission spéciale.

Les *permis suspendus* sont rendus à leurs titulaires à l'expiration du délai de suspension.

ANNULATION PREVUE PAR L'ARRETE DU 18 JUILLET 1926. — CAS SPECIAL.

L'arrêté T.P. du 18 juillet 1926 prévoit un *cas supplémentaire* d'annulation du permis de conduire : lorsque ce titre a été délivré à la suite d'épreuves *irrégulièrement subies*.

Aux termes de l'art. 3 dudit arrêté, doit être considérée comme *irrégulière, nulle et sans effet*, toute épreuve subie par un candidat :

1° Pendant la durée de l'un des ajournements prévus à l'égard des candidats refusés à un examen antérieur.

2° Pendant la période où un candidat se trouve privé du droit de conduire par une décision de retrait d'un permis antérieur (38).

3° Sur de fausses indications d'identité, substitution ou tentative de substitution de personne à l'examen, ou établissement de demandes simultanées dans plusieurs Départements (39).

L'annulation est prononcée *par le Préfet* qui a délivré le titre dès qu'il a connaissance de l'irrégularité commise (40), sans préjudice des poursuites pénales susceptibles d'être engagées contre le titulaire (infra p. 359) et sans qu'il y ait lieu de consulter la Commission prévue par l'art. 26 nouveau du Code de la route dont la réunion serait sans objet dans la circonstance.

Comme pour l'annulation prononcée par application de l'art. 29 du Code de la route, les conducteurs doivent, *pour obtenir un nouveau permis*, présenter une nouvelle demande *dans les conditions du droit commun*, c'est-à-dire après versement de nouveaux droits (droit de brevet et d'examen) et passation de nouvelles épreuves (41).

LEGALITE DES DECISIONS DE SUSPENSION OU D'ANNULATION DU PERMIS DE CONDUIRE

C'est à tort que l'on a tendance à voir dans la suspension et l'annulation du permis de conduire prévus par le Code de la route et l'arrêté du 18 juillet 1926, des mesures édictées essentiellement comme sanctions *pénales*.

Cette conception serait contraire aux principes fondamentaux de notre droit que *nulle peine n'existe en dehors de la Loi*.

Le pouvoir exécutif n'a pas qualité pour instituer des peines. Si l'arrêté ministériel du 18 juillet 1926 mentionne la mesure d'annulation du permis de conduire dans certains cas d'irrégularités d'obtention du titre, la circulaire du même jour a eu soin de préciser, *pour éviter toute erreur d'interprétation*, qu'il ne s'agit pas dans la circonstance de l'institution d'une sanction pénale, mais de la conséquence inéluctable de l'inobservation de *formes substantielles* pour la validité du titre.

De même, la suspension et l'annulation du permis de conduire sont prévus dans le Code de la route (Art. 29), non comme sanction pénale, mais parce que dans les cas spéciaux visés l'Administration estime que les titulaires ne présentent plus les garanties qu'elle est en droit d'exiger de tout conducteur d'automobiles dans l'intérêt supérieur de la sécurité publique.

C'est pourquoi l'Administration oblige tout conducteur dont le permis est annulé, à subir à nouveau les épreuves réglementaires dans les conditions du droit commun, c'est-à-dire à *rémontrer* à nouveau ses capacités, s'il veut être autorisé à conduire à l'expiration du délai de retrait (Circ. T.P. 6 mai 1927).

APPRENTIS CONDUCTEURS. — Réglementation de leurs essais sur la voie publique, infra p. 379, nota 3, et développements au Livre III.

PENALITES. — Les prescriptions de l'article 29 s'adressant aux *conducteurs*, leur violation donnera lieu à l'application des peines du tableau I, supra p. 304.

Mais en fait la sanction la plus efficace résultera de la mesure de retrait du permis de conduire (supra p. 356 et s.) (42).

NOTA

(1) Les parties en italique correspondent aux modifications apportées à l'art. 29 du Code de la route, par les décrets des 12 avril 1927 et 21 août 1928. (*J. O.* 15 avril 1927 et 25 août 1928.)

(2) Les dispositions de ce paragraphe ne s'accordent pas très exactement avec celles de l'art. 61, par. deuxième.

(3) Arrêté du 18 juillet 1926, *J. O.* 20 août.

Les *duplicata* de permis de conduire, comme les duplicata de carte grise (supra p. 352 nota 6), ne doivent être délivrés qu'au cas de perte *effective* du titre, *après enquête* (Voir notamment circ. T. P. 15 juin 1917) et moyennant le versement préalable d'un droit de 20 francs. (L. 29 av. 1926, art. 49 ; *J. O.* 30 av. Circ. T. P. 7 mai 1926.)

(4) Texte cité au Livre III. Délit de fuite.

(5) Un arrêté préfectoral retirant le permis de conduire *sans que le titulaire ait reçu la convocation l'invitant à se faire entendre* sur la mesure envisagée conformément à l'art. 29 du Code de la route, est *entaché d'excès de pouvoir* et doit pour ce motif être annulé. (Cons. d'Et. 16 nov. 1928. Pourvoi n° 9716, Mosquin.)

(6) Ce répertoire est actuellement tenu par le Service des Examens du permis de conduire à l'Union des Associations de Tourisme, 7, rue Pérignon, Paris (XV^e).

(7) Cette nécessité a été contestée. On a prétendu que les garanties offertes par l'examen du permis de conduire sont illusoires et que les débutants, conscients des risques qu'ils courent eux-mêmes, ne sont pas les plus dangereux. Ainsi en Angleterre aucun examen n'est exigé des automobilistes et pourtant les accidents n'y seraient pas relativement plus nombreux qu'en France.

En somme le permis de conduire ne semblerait pas d'une utilité bien évidente alors que les formalités à remplir pour l'obtenir et notamment la passation de l'examen constituerait une gêne sérieuse.

S'inspirant de ces motifs la Commission Centrale des automobiles vota en 1919 (Séance du 28 nov. 1919) la suppression du permis de conduire. Mais la réforme suggérée provoqua tant d'émotions dans l'opinion publique que le Gouvernement ne crut pas devoir l'adopter.

Le règlement a été, au contraire, constamment orienté depuis 1919 vers une sévérité toujours plus grande pour la délivrance et l'usage du permis. (Déc. 27 mai 1921, 31 août 1921, 31 déc. 1922, 12 avril 1927, 21 août 1928, 5 oct. 1929. Arr. T. P. 16 mars 1923, 18 juil. 1926, etc.)

Sans doute la possession du permis de conduire ne donne pas la *garantie entière* que les titulaires ne causeront pas d'accidents. Mais il n'en reste pas moins vrai que cette exigence constitue une bonne mesure de précaution, car elle exclut de la voie publique des conducteurs inexpérimentés ou malhabiles dont le danger qu'ils courent eux-mêmes n'est pas toujours de nature à les inciter à la prudence autant qu'il le serait nécessaire.

L'examen du permis de conduire n'est, en tout cas, une gêne bien sérieuse que pour quelques candidats inaptes naturellement à acquérir l'adresse et la force physique indispensables pour manœuvrer avec sûreté une automobile sur la voie publique. On doit, au contraire, se réjouir que le règlement ait pour effet d'éliminer des conducteurs qui resteraient toujours dangereux. Enfin l'exemple de l'Angleterre n'est pas concluant attendu que les conditions de circulation n'y sont pas en tous points comparables. Des statistiques récentes montrent d'ailleurs que toutes choses égales le nombre des accidents d'automobiles a été, pendant ces dernières années, plus élevé en Angleterre qu'en France. (*Illustration* 26 nov. 1927, p. 563 et chiffres cités par le Ministre des Travaux Publics sur l'interpellation Lambert. J. O. Débats parlementaires 1927, p. 2818.)

(8) Les conducteurs de *tricycles*, véhicules à *trois* roues, doivent donc se munir du permis modèle A.

Le permis modèle B ne peut être utilisé pour la conduite des motocycles pourvus d'un *sidecar* que si le titulaire a 18 ans révolus. (Ar. T. P. Juil. 1926, art. 6.)

(9) C'est en quoi la réglementation française diffère essentiellement de la réglementation internationale. (Conv. 24 av. 1926, art. 7).

Sous le régime international, les permis sont *distincts* pour les différentes catégories de véhicules et *non successifs* comme sous le régime français. La réglementation française n'est toutefois pas incompatible avec la réglementation internationale, l'art. 8 de la Convention du 24 av. 1926 réservant l'application des réglementations propres à chaque Etat.

(10) Il s'agit de *toutes* les voitures affectées à des transports en commun et non uniquement de celles faisant l'objet des dispositions du Chapitre IV (voitures automobiles affectées aux *services publics* de transports en commun).

Par conséquent un Préfet ne serait pas fondé à refuser l'extension de validité pour les véhicules des transports en commun à un titulaire du permis modèle A sous prétexte qu'il n'aurait pas l'âge de 20 ans prévu par l'art. 41.

L'expression de « *véhicules de transports en commun* » comprend *incontestablement* les voitures des services d'autobus, subventionnés ou non, réguliers ou occasionnels, les autocars, et d'une façon générale tous les véhicules utilisés en « commun ».

Par contre, elle ne s'applique pas aux automobiles dites « de place » ou « taxis » qui, étant louées, non à la place offerte, mais à la course, à la distance, à l'heure ou à la journée, ne font pas du transport en commun.

Toutefois, en vertu de leurs pouvoirs spéciaux de police, les Municipalités peuvent exiger, *suivant la pratique établie par la Préfecture de police dans le Département de la Seine*, de tout conducteur de voiture de place des garanties supplémentaires de capacité attestées par un *permis spécial* dont la possession est exigée pour obtenir l'autorisation de stationner sur la voie publique dans l'attente du client. (Infra Livre III, Pouvoirs de police des Préfets et Maires.)

Signalons que la Convention internationale du 24 avril 1926 ne prévoit pas de permis spécial pour la conduite des véhicules de transports en commun, ces véhicules étant exclus des stipulations de la Convention (art. 1). *Les conducteurs étrangers* doivent donc posséder le titre français pour circuler sur notre territoire avec une *voiture affectée à des transports en commun*.

(11) Voir pour l'interprétation de l'expression « *poids en charge* » (supra p. 343).

(12) Le chiffre correspondant de la Convention internationale du 24 avril 1926 est 3.500 kilogr.

Un étranger pourrait donc, en fait, circuler sur notre territoire avec un véhicule pesant en charge de 3.000 à 3.500 kilogrammes sous le couvert d'un permis international valable pour les voitures de tourisme, alors que le permis correspondant français, modèle A, ne serait pas admis.

Un réajustement des dispositions du Code de la route à la réglementation internationale s'imposera sur ce point à partir du 24 octobre 1930, date à laquelle la nouvelle Convention sera rendue exécutoire en France. (J. O. 16 mars 1930.)

(13) Lorsqu'un candidat n'ayant pas encore le permis fondamental indique dans sa demande qu'il désire être autorisé à conduire *une catégorie spéciale de véhicules*, l'Inspecteur doit d'abord s'assurer qu'il est apte à obtenir le permis fondamental. C'est seulement si les résultats de cette première épreuve sont favorables qu'il lui fera subir les épreuves supplémentaires afférentes à la catégorie spéciale de véhicules qu'il a indiquée.

L'Administration admet que les deux ordres d'épreuves soient subies sur un véhicule appartenant à la catégorie spéciale pour laquelle le candidat désire être habilité à conduire, la capacité générale d'un candidat à conduire l'automobile en général (permis modèle A), pouvant s'apprécier aussi bien avec un camion ou un véhicule de transport en commun qu'avec une automobile de tourisme. (Décis. T. P. 4 nov. 1924.)

(14) La *validité des anciens certificats de capacité* comme permis modèle A ou B a été expressément réservée par l'Arrêté T. P. du 18 juil. 1926 (art. 7).

Mais cet arrêté n'a pu avoir pour effet de leur attribuer plus de validité qu'ils n'en avaient sous le régime antérieur. C'est pourquoi les *mentions restrictives de validité* qui ont pu être apposées sur leur contexte, ainsi qu'il l'était prévu par la

circulaire du 10 avril 1899, conservent légalement toute leur valeur, bien qu'il paraisse raisonnable, en l'état actuel du développement de l'automobilisme, de ne plus en tenir compte.

(15) Dispositions conformes, en ce qui concerne le permis modèle A, à la réglementation internationale. (Conv. 11 oct. 1909, art. 2 ; 24 avril 1926, art. 6.) Mais le titulaire d'un permis modèle B ne peut bénéficier du régime international *avant l'âge de 18 ans*. L'âge de 18 ans correspond à l'époque où les candidats commencent à posséder la maturité d'esprit indispensable pour conduire une automobile sur la voie publique.

Un minimum d'âge a été imposé pour la première fois dans la réglementation française par le *Décret du 30 août 1922*. (J. O. 3 sept.)

Les prescriptions impératives du Code de la route *ne laissent pas place* à la possibilité d'accorder des *dispenses d'âge*.

C'est à tort que certaines Préfectures exigent rigoureusement, pour délivrer l'extension de validité du permis modèle A à la *conduite des véhicules des transports en commun, l'âge de 20 ans révolus*, alors que cet âge n'est prévu par le Code de la route (art. 41) que pour les conducteurs des véhicules de transports en commun affectés à un service public (nota 10 p. 360).

(16) L'Administration interprète d'une manière très large le terme « *résidence* ».

Elle admet que la résidence à la faveur de laquelle une demande de permis est introduite peut être tout à fait *accidentelle et momentanée*, comme par exemple le séjour provisoire dans une localité pour effectuer le choix ou l'achat d'une voiture.

Un certificat de résidence délivré par le Maire *n'est pas absolument indispensable : l'attestation d'une personne connue, la production d'une quittance de loyer ou d'une note d'hôtel, etc., peuvent suffire*. (Cir. Int. Sûr. gén. 20 nov. 1929 cité nota 19 ci-après).

Mais il serait désirable que les Préfets indiquent toujours sur le permis, au lieu de cette résidence qui ne présente aucun intérêt, le *domicile réel* du titulaire qui seul peut permettre d'identifier l'automobiliste et de le rechercher au cas de besoin.

(17) Le règlement n'exclut pas les étrangers, mais il va de soi qu'ils doivent à cet effet être en règle avec les dispositions de police concernant leur séjour en France.

(18) S'il n'y a pas un intérêt bien réel à ce que l'Administration s'attache de très près à la justification de la résidence (Voir nota 16 ci-dessus), car le pire que l'on puisse craindre c'est que le candidat change de département dans l'espoir de passer plus aisément l'examen, il est indispensable, par contre, de se montrer rigoureux *pour la justification de l'état civil* qui est reproduit sur le permis de conduire et sert à l'identification du titulaire au regard des autorités de police (art. 30).

Aucune indication n'étant donnée dans le règlement sur les pièces à produire à cet effet, les intéressés paraissent libres de présenter *tous documents probants* dont les Préfets doivent, au cas douteux, faire vérifier *soigneusement*, par leurs propres moyens, l'authenticité et la véracité.

(19) Précisé par Circ. Int. Sûr. gén. du 20 nov. 1929 que, sauf s'ils sont délivrés administrativement sans l'intervention des intéressés, cas dans lequel ils constituent de simples documents d'ordre intérieur dispensés de l'impôt, *les certificats de résidence* fournis sur leur demande, par les Maires et Commissaires de police, aux candidats au permis de conduire, doivent toujours être établis *sur papier timbré, indépendamment de la taxe de 5 francs dont ils sont passibles et cumulativement avec elles.*

La circulaire ajoute qu'il reste bien entendu que cette règle ne s'applique *qu'aux certificats administratifs seuls, que la production de certificats de cette nature n'est nullement indispensable pour établir la résidence du candidat et qu'il peut y être suppléé par tout autre moyen de preuve d'ordre privé : certificat du propriétaire, quittance de loyer, note d'hôtel, etc.*

(20) Renseignements exigés pour permettre l'affectation au cas de mobilisation, des candidats dans les formations automobiles (Circ. T. P. 18 juil. 1926).

(21) Aux termes de la Loi du 5 janvier 1924, la délivrance du permis de conduire donne lieu à la perception :

« 1° D'un droit d'examen de quinze francs.

» 2° D'un droit de brevet de cinquante francs ; ce droit est » réduit à 20 francs pour les candidats qui joignent à leur » demande un certificat établissant que, dans les six mois » précédents, abstraction du temps passé sous les drapeaux, » ils ont été occupés comme apprentis, ouvriers, employés ou » domestiques et ont reçu en cette qualité un salaire maximum » de 800 francs par mois.

» Le versement de ce droit est effectué préalablement à » l'examen. L'examen supplémentaire motivé par une demande » d'extension de validité d'un permis de conduire formulée » postérieurement à la délivrance de ce permis donne lieu à » la perception d'un nouveau droit de 15 francs, le droit de » brevet restant acquitté une fois pour toutes. »

Une circulaire du Ministre des Finances (Compt. publ. n° 2513), en date du 25 juillet 1924, fixe les modalités d'application du texte législatif.

Les droits doivent être acquittés *dans le département où l'examen est subi, c'est-à-dire dans le département de la résidence du candidat, ceci en vue d'éviter des complications d'écritures dans les comptes du Trésor.*

« *Le droit du brevet restant acquitté une fois pour toutes* ». *les candidats ajournés ou ayant renoncé à une première demande* ne sont pas tenus de verser à nouveau ce droit lorsqu'ils se représentent à l'examen dans le même département avant cinq ans. Mais s'ils se représentent dans un autre département ou dans le même département après plus de cinq ans, ils doivent alors effectuer un nouveau versement et solliciter du Préfet du premier département le remboursement du droit précédemment acquitté.

Pour bénéficier de la réduction à 20 francs du droit de brevet les candidats doivent justifier de deux conditions :

1° Rentrer dans la catégorie des « *apprentis, ouvriers, employés ou domestiques* ».

2° Avoir gagné dans les six mois précédents, abstraction faite du temps de service militaire, un salaire maximum de 800 francs par mois.

L'Administration estime que sous le terme « d'employés » le législateur a entendu viser, suivant l'usage, *uniquement le personnel salarié des maisons ou entreprises soumises au régime spécial du Code du Commerce*. Elle considère en conséquence que les *fonctionnaires, les Ministres des Cultes, etc.*, n'ont pas droit au bénéfice de la réduction.

S'inspirant d'autre part des éléments fournis par la législation et la jurisprudence, elle refuse également en principe le bénéfice du droit réduit *aux fils ou aux filles travaillant chez leur père* en vue de prendre la suite de l'entreprise.

Le salaire maximum de 800 francs comprend *tous les avantages* que les intéressés reçoivent comme rémunération de leur travail, salaire proprement dit, pourboires, nourriture, logement, etc.

C'est à tort que certains Préfets exigent des candidats la production d'un certificat attestant que la conduite de l'automobile constitue leur profession. Cette exigence, *qui n'est d'ailleurs prévue par aucun texte législatif*, répond à une condition impossible, attendu que le permis de conduire étant nécessaire pour circuler avec une automobile sur la voie publique, aucun candidat ne peut se dire conducteur professionnel lorsqu'il se présente à l'examen, puisqu'il n'a pu encore régulièrement conduire.

Un candidat possesseur « d'un ancien certificat de capacité » qui sollicite l'extension de validité de son titre à la conduite de l'une des catégories spéciales de véhicule, *ne doit pas le droit de brevet*, l'opération consistant uniquement dans ce cas en un échange de titres et non dans la délivrance d'un nouveau titre.

Pour un motif analogue le droit de brevet n'est pas dû par les titulaires du permis spécial modèle B (motocycles à deux roues) sollicitant l'autorisation de conduire l'automobile en général, c'est-à-dire l'échange de leur titre contre un permis modèle A, avec extension de validité aux motocycles.

Un seul droit d'examen est dû par les candidats sollicitant le permis modèle A avec extension de validité à d'autres catégories de véhicules, les épreuves afférentes à chacune des catégories de véhicules étant passées au cours d'un examen unique.

Contrairement à certains commentaires l'Administration exige, par contre, le versement du droit d'examen alors même que les candidats seraient dispensés de subir les épreuves (par exemple : titulaires du brevet militaire de conduire et touristes américains), la Loi du 5 janvier 1924 n'ayant prévu l'exemption des droits *dans aucun cas*.

Le droit d'examen versé par un candidat ajourné ou non excusé est définitivement acquis au Trésor.

Les droits de brevet et d'examen sont imputés à un compte spécial de consignations dans les écritures des Trésoriers payeurs généraux, ce qui permet, le cas échéant, leur remboursement direct sur le vu d'un ordre du Préfet. (Circ. fin. 25 juil. 1924 précitée.)

(22) Droit fixé à 3 fr. 60. (Déc. du 20 déc. 1926, art. 34.) Les permis de conduire ne pouvant à aucun titre servir de carte d'identité ne sont pas soumis au droit spécial mentionné par l'art. 152 du Déc. de codification du 28 déc. 1926.

(23) Mesures destinées à éviter les abus des candidats qui adressent en même temps des demandes dans plusieurs départements où ils peuvent invoquer une résidence, espérant que s'ils ne réussissent pas à l'examen dans l'un de ces départements des circonstances plus favorables leur permettront de passer dans un autre. (Cir. T. P. 18 juil. 1926.)

Dans l'esprit du règlement la prescription édictée doit normalement être interprétée comme interdisant d'adresser une nouvelle demande dans un département *tant que l'instruction d'une demande précédente n'a pas été close par la passation de l'examen réglementaire ou la renonciation du candidat au bénéfice de cette première demande.*

Un candidat qui ne répond pas à la convocation aux épreuves adressée par l'Inspecteur du service des examens, étant considéré comme renonçant au bénéfice de sa demande, peut, après le jour fixé pour ces épreuves, formuler une nouvelle demande en constituant un nouveau dossier et en versant une nouvelle fois les droits exigibles. (Droit d'examen de 15 fr. seulement si la deuxième demande est présentée dans le même département que la première ; supra note 21 p. 363.)

L'Ar. T. P. du 18 juillet 1926 indique qu'« il a paru toute-
» fois opportun de réserver *aux candidats appelés à changer*
» *de département* avant le jour fixé pour l'examen, la possibilité
» de subir les épreuves du permis de conduire dans leur nouveau
» département sans être tenus de constituer un nouveau dos-
» sier entraînant un nouveau versement des droits exigibles dans
» ce dernier département. *Il leur suffira à cet effet d'adresser*
» *une requête au Préfet qui a instruit la demande primitive.* »

(24) Les Décrets du 10 mars 1899, 15 sept. 1901 et 27 mai 1921 indiquaient seulement que le certificat de capacité (ancienne dénomination du permis de conduire) était délivré sur l'avis favorable du Service des Mines. L'obligation pour les candidats de passer un examen résultait uniquement de la Circ. T. P. 10 av. 1899 précisant que « *les candidats devaient subir devant*
» *l'Ingénieur des Mines ou son délégué un examen pratique,*
» *afin de faire la preuve qu'ils possèdent la capacité nécessaire.* »

Cet examen a été rendu réglementaire *pour la première fois*, par le Décret du 31 déc. 1922 (art. 29), qui le prévoit expressément.

(25) Une circ. T. P. du 25 nov. 1903 avait admis que les candidats pourraient, non seulement faire la preuve de leur capacité par la voie des examens devant l'Ingénieur des Mines ou son délégué (Circ. 10 av. 1899, nota précédent), mais encore produire à cet effet des justifications probantes sous forme d'attestations ou de brevets émanant d'Associations dûment agréées par le Ministre des Travaux Publics.

En vue de décharger les Agents des Mines d'attributions qu'ils exerçaient au détriment de leurs fonctions normales et

pour déférer au désir maintes fois exprimé par le Parlement de voir réduire au strict minimum le nombre des fonctionnaires, l'Administration supérieure a étendu ce régime, *par arrêtés* T. P. des 4 avril 1922 et 18 juillet 1926 en confiant à l'*Union des Associations de Tourisme*, 7, rue Pérignon à Paris, qui groupe ensemble les principales Associations automobiles et de tourisme, le soin de faire subir aux candidats les épreuves réglementaires par des Inspecteurs de ses services.

Cette mesure a soulevé, *au point de vue doctrinal, de vives critiques*. (Voir notamment les discussions à la Chambre des Députés, 2^e séance du 2 juil. 1925, J. O. p. 3129.)

Il convient toutefois de remarquer que s'il est incontestable que l'U. N. A. T. est ainsi appelée à participer à l'exercice d'une fonction publique, puisque la passation de l'examen du permis de conduire, imposée par un Décret réglementaire (Code de la route) et sanctionnée par la délivrance d'un titre d'Etat donnant lieu au versement d'un droit de brevet (Loi du 5 janv. 1924), constitue *indéniablement* un acte de puissance publique, toutes mesures ont été prévues pour éviter les abus de pouvoir reprochés aux Offices de l'Ancien Régime.

Les Inspecteurs de l'U. N. A. T. doivent être agréés *individuellement* par le Ministre des Travaux publics qui n'accepte que les Agents présentant les garanties désirables et conserve la faculté de retirer à tous instants son agrément.

L'U. N. A. T. n'est autorisée d'aucune manière à établir des règles pour la passation des épreuves, devant se cantonner strictement dans l'organisation matérielle de ses Services.

Elle ne délivre aucun titre qui ait un caractère réglementaire et s'impose aux autorités, ses experts ne pouvant qu'émettre des avis aux Préfets à qui le pouvoir de décision est réservé.

Elle n'exige aucune redevance des candidats, étant rémunérée directement par l'Etat. (10 francs par examen.)

Enfin les examens restent placés sous le contrôle permanent des Ingénieurs en chef des Mines.

Les critiques soulevées ont toutefois perdu beaucoup de leur acuité devant les résultats obtenus par l'U. N. A. T. Grâce à l'organisation méthodique et souple de ses Services, l'U. N. A. T. est parvenue à relever sensiblement le niveau des examens du permis de conduire, relèvement maintes fois réclamé dans l'intérêt de la sécurité publique par les Assemblées départementales et le Parlement.

L'U. N. A. T. a pu, d'autre part, établir, avec ses propres ressources, *un répertoire central des permis de conduire* qui permet de rendre effective la mesure de la suspension ou de l'annulation du titre prévue par l'art. 29 du Code de la route. La création de ce répertoire central était envisagée depuis longtemps, mais les discussions devant le Parlement n'avaient pas permis d'aboutir.

Enfin la nouvelle organisation, *malgré ses charges supplémentaires*, n'occasionne pas à l'Etat des dépenses plus élevées que si le Service des Examens était resté confié aux Agents des Mines.

(26) Les conditions suivant lesquelles l'aptitude des candi-

dates doit être appréciées, sont indiquées, d'une manière précise, par la Circ. T.P. du 10 avril 1899 :

« L'examineur, y est-il dit, aura à apprécier, notamment, » *la prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'œil, la sûreté de sa direction, son habileté à varier, suivant les besoins, la vitesse du véhicule, la promptitude avec laquelle il met en œuvre, lorsqu'il y a lieu, les moyens de freinage et d'arrêt, et les sentiments qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique* ».

Une circ. T.P. du 1^{er} oct. 1912, rappelant ces dispositions, fait remarquer que la plupart des accidents ne sont pas dus uniquement à l'incapacité du conducteur. *Un conducteur peut être très capable de manœuvrer son véhicule et rester néanmoins dangereux pour les autres usagers, s'il n'a pas les aptitudes naturelles indispensables pour conduire avec sang-froid sur la voie publique.*

Les examinateurs doivent donc s'attacher plus spécialement à découvrir ces aptitudes chez les candidats.

(27) Circ. T. P. 16 juin 1921, rappelée le 10 déc. 1921.

Les termes généraux des arrêtés T.P. des 16 mars 1923 (article 21) et 18 juil. 1926 (art. 3), donnent la possibilité aux examinateurs d'interroger les candidats sur *les règles de circulation non mentionnées dans le Code de la route*, et dont la connaissance est néanmoins indispensable aux automobilistes : signalisation des obstacles (circ. T. P., 9 août 1919 ; 19 août 1926, 2 av. 1930) circulation à sens unique et à sens giratoire dans les villes, etc.

Les illettrés et les étrangers ne sont pas dispensés de ces interrogations auxquelles ils doivent répondre aussi bien que les autres candidats.

L'Administration tolère que les étrangers ignorant le Français se fassent accompagner par un interprète dûment agréé.

(28) Les experts sont autorisés à délivrer aux candidats, *immédiatement après l'examen*, un « *certificat provisoire de capacité* », tenant lieu de permis de conduire jusqu'à la réception du titre définitif du Préfet (Ar. T.P., 4 avril 1924 et 18 juil. 1926, texte infra p. 372).

Observons que les termes du Code de la route (art. 29) n'autorisent pas le Préfet à délivrer le permis de conduire *si l'expert n'a pas émis un avis favorable*.

Un permis délivré sans l'avis favorable de l'expert serait donc nul de droit. Il importe que les Préfets ne perdent pas de vue ces dispositions.

(29) Les titulaires du brevet de conducteur *délivré par l'autorité militaire* reçoivent, soit le permis modèle A (avec ou sans extension de validité), soit le permis modèle B, suivant les mentions spéciales de capacité portées sur ledit brevet (Ar. T.P., 18 juillet 1926, art. 7).

Le brevet militaire est communiqué à l'appui de la demande adressée au Préfet qui, après en avoir pris connaissance, *doit le renvoyer à son titulaire*, à qui il serait indispensable au cas d'un rappel sous les drapeaux (Circ. T.P. du même jour).

Les touristes américains doivent présenter le permis de con-

duire délivré par les autorités de leur pays, ou un duplicatum certifié conforme de ce titre (Circ. T.P., 11 nov. 1909).

Ces facilités sont prévues exclusivement en faveur des *touristes américains* des Etats-Unis.

En conséquence, elles *ne s'appliquent, ni aux conducteurs américains des entreprises d'autocars, ni aux chauffeurs américains venant exercer leur profession en France, ni aux touristes des autres pays que les États-Unis.*

Sauf la faveur faite aux touristes américains, les *permis de conduire étrangers* n'exemptent pas leurs titulaires de la passation des épreuves réglementaires pour obtenir le permis français.

Les titulaires du brevet militaire et les touristes américains doivent verser *intégralement* les *droits de brevet et d'examen* exigibles de tout candidat, la Loi du 5 janv. 1924 ne prévoyant aucune dispense (Circ. Fin. 25 juil. 1924).

(30) La mesure édictée, en incitant les intéressés à se mieux préparer aux épreuves, évitera les répétitions abusives d'exmens par certains candidats. (Circ. T.P., 18 juil. 1926).

A remarquer que l'ar. T. P. du 18 juillet 1926, n'a pas interdit explicitement la présentation par les candidats ajournés d'une nouvelle demande avant l'expiration des délais indiqués. ce délai s'appliquant seulement à la passation même des épreuves. Une disposition de cette nature aurait eu pour effet d'accroître les délais institués d'une manière variable dans les divers départements, suivant la célérité apportée par les services à l'instruction des dossiers des candidats et suivant la fréquence des examens dans les centres où les épreuves sont subies, ce qui n'aurait pas manqué de soulever de nombreuses réclamations et de susciter des difficultés aux Préfectures.

Mais les candidats qui présentent *prématurément* leur nouvelle demande, *sans signaler leurs ajournements antérieurs*, risquent d'être convoqués à l'examen avant l'expiration du délai réglementaire, et d'obtenir ainsi un permis de conduire qui sera retiré lorsque le Service des Examens à l'U. N. A. T. aura constaté, grâce à la tenue méthodique de son répertoire central, l'irrégularité commise.

Le conducteur dont le permis est annulé, *ne pourrait valablement présenter le brevet militaire* pour être dispensé des épreuves (infra p. 372) attendu que l'annulation de son titre est la preuve qu'il a commis une grave maladresse ou une grave imprudence, ou encore qu'il a méconnu une règle essentielle de la circulation et que, en conséquence, il est indispensable, dans l'intérêt de la sécurité publique, de lui faire subir à nouveau l'examen avant de le réhabiliter à conduire.

(32) Ces termes sont *trop restrictifs*, car le Code de la route, en son état actuel, est loin de contenir toutes les dispositions réglementaires dont l'observation s'impose aux conducteurs d'automobiles pour circuler sur la voie publique. Ainsi, dans Paris, les conducteurs seront le plus souvent poursuivis pour infraction à des règles de police spéciales à cette ville, que le Code de

la route ne mentionne pas. Voir à ce sujet la remarque infra p. 371 nota 42.

(33) Une Circ. T.P. du 6 mai 1927, précise qu'à raison de la gravité de la mesure du retrait du permis de conduire, les Préfets ne devront user de la faculté indiquée que « *s'il y a eu violation d'une règle essentielle pour la sécurité publique et si le conducteur a manifestement prouvé son incapacité, sa témérité ou son profond mépris des règlements* ».

Les indications de cette circulaire conservent toute leur valeur sous le régime nouveau de l'art. 29 du Code de la route (Déc. 21 août 1928).

(34) Le texte des art. 319 et 320 du Code pénal est indiqué au Livre IIII.

Malgré les termes généraux de l'art 29 du nouveau Code de la route, on doit, dans l'esprit du règlement, en appliquer les dispositions *seulement aux cas d'homicides ou blessures provoqués par la mauvaise direction de l'automobile*.

Il n'est pas possible en effet de concevoir, par exemple, qu'une condamnation pour blessures occasionnées par l'ouverture intempestive de la portière d'une automobile pendant la marche, ait pour effet d'entraîner la privation du permis, cet accident ne pouvant, à aucun degré, faire préjuger de l'incapacité du conducteur.

(35) Par Circ. (N° 40) du 6 avril 1926, le Ministre de l'Intérieur (Sûr. Gle) a signalé, à titre indicatif, que la Commission technique spéciale pourra comprendre : « *4 fonctionnaires de la Préfecture et 5 représentants des techniciens de l'automobile, à savoir, un délégué de chacun des deux syndicats des conducteurs de voitures de place, de l'Autom. Club de France, de la Fédération Nationale de l'Autom., du Cycle, de l'Aéro-nautique et des Transports, et de l'Union Automobiliste de France* ».

Si le titulaire n'était pas convoqué devant la Commission, la mesure de la suspension ou d'annulation serait entachée d'excès de pouvoir. (Côn. d'Et., 18 nov. 1928, Masquin).

(36) Il aurait été plus logique de laisser, *dans tous les cas*, le soin de prendre la décision d'annulation ou de suspension du permis au Préfet du département où l'automobiliste est domicilié, qui a compétence normale sur lui.

C'est d'ailleurs seulement par l'intermédiaire de ce Préfet que la décision d'annulation ou de suspension pourra être notifiée à l'intéressé et mise à exécution. On aurait ainsi évité aux conducteurs la présentation de leur défense dans un département parfois éloigné.

Le Préfet du département où intervient la condamnation est toutefois *mieux placé* que tout autre pour recueillir, avec les garanties d'impartialité désirables, les éléments d'information et apprécier si les circonstances de fait sont de nature à aggraver ou à atténuer la situation de l'automobiliste.

Cas spécial où intervient unjugement de la Cour d'appel :

Par application *littérale* de l'art. 29 du Code de la route, si le Tribunal correctionnel a condamné le titulaire du permis

et qu'ensuite la Cour d'appel *confirme* le jugement, la condamnation est en réalité intervenue dans le département du Tribunal correctionnel et, par suite, le Préfet dudit département est compétent pour prononcer l'annulation ou la suspension du permis.

Si, au contraire, le Tribunal correctionnel a acquitté le prévenu et la Cour d'appel l'a ensuite condamné, la condamnation intervient dans le département de la Cour d'appel, et c'est dès lors le Préfet de ce département qui a compétence pour prendre la décision (Décis. T.P., 26 mars 1930).

(37) La constatation de l'incapacité permanente ne saurait être faite que par un *médecin expert*, et l'avis de ce praticien doit être expressément visé dans l'arrêté du retrait (Circ. Int. Sûr. Gle, 6 avr. 1926). Citons comme incapacités permanentes caractérisées : *la privation en totalité ou en partie de l'usage de deux membres, la perte de la vue, de l'ouïe, la surdité, etc...*

La mesure du retrait du permis pour incapacité permanente du titulaire sera d'une *application rare* car, en fait, aucune autorité ne prendra l'initiative de la provoquer, à moins qu'un conducteur n'appelle sur lui l'attention en causant un accident.

Il serait désirable que les Préfets fassent procéder, très discrètement, chaque année, par l'intermédiaire des Maires, Commissaires de police ou de la Gendarmerie, à la recherche des conducteurs devenus *notoirement* incapables, et les soumettent d'office, en vertu de leurs pouvoirs spéciaux, à l'examen d'un *médecin expert*.

En fait, un conducteur ne doit jamais se trouver, par suite de son *inaptitude*, dans la nécessité d'abandonner la direction pour effectuer les manœuvres, parfois *simultanées*, que comporte la conduite d'une automobile. Mais il peut être admis à suppléer à son aptitude par un *appareil de prothèse approprié*. (Dans ce sens : Quest. écr. N° 7233, Ch. Dép., J. O., séance du 30 janv. 1930).

Précisé toutefois qu'un *miroir rétroviseur* ne peut suppléer au défaut de perception, par un conducteur sourd, des signaux sonores des véhicules susceptibles de survenir dans toutes les directions, et notamment aux *croisées de routes*. (Quest. écr. 7158, Ch. des Dép., J. O. séance du 30 janv. 1930).

(38) Même conséquence si la privation du droit de conduire résulte d'une décision de suspension du permis, mesure qui n'était pas encore inscrite dans le Code de la route à la date du 18 juillet 1926. L'article 29 nouveau du Code de la route prévoit d'ailleurs, dans ce cas, l'annulation obligatoire du permis dès que l'irrégularité est constatée.

(39) Remarquons qu'il est seulement possible de donner une *liste indicative* mais non *limitative* des irrégularités susceptibles d'être commises. C'est pourquoi les Préfets ne doivent pas s'estimer liés par l'énumération de l'arrêté du 18 juillet 1926. Toutefois cet arrêté a conféré aux irrégularités mentionnées le caractère de *nullité de plein droit*.

En dehors des cas prévus par l'arrêté du 18 juillet 1926, les

irrégularités *n'entraîneront pas nécessairement* ce caractère, et les Préfets devront fonder leur décision de retrait sur les conséquences d'ordre majeure en résultant pour la sincérité du titre délivré.

(40) Les irrégularités sont généralement relevées par le Service des examens de l'U. N. A. T., grâce à la tenue d'un répertoire des candidats pour l'ensemble du territoire. Ce Service en avise directement les Préfets.

(41) Un conducteur pourrait dans le cas visé, contrairement à ce qui a lieu après l'annulation prononcée en exécution de l'art. 29 (*supra* p. 368 *nota* 31), présenter un brevet militaire pour être dispensé des épreuves (Ar. 18 juil. 1926, art. 7), puisque dans la circonstance la décision est motivée par des vices de forme.

(42) Un *arrêt du Conseil d'Etat du 8 août 1919 (Labonne)*, D.P. 1921, 3.23, a formellement reconnu, en principe, la légalité des mesures de retrait du permis de conduire prononcées par les autorités administratives dans l'intérêt de la sécurité publique.

Le Décret du 31 déc. 1922 (Code de la route) n'a pu limiter les pouvoirs propres de police que les Préfets tiennent des dispositions législatives. En conséquence, les Préfets pourront *valablement suspendre ou retirer le permis de conduire par mesure de police* dans des cas qui ne seraient pas mentionnés par le Décret. (Exemples : infractions renouvelées à des règles essentielles de circulation édictées par les autorités locales, crimes et délits contre la chose publique, etc...).

ARTICLE 30

Circulation des automobiles. — « Le conducteur
« d'une automobile (1) est tenu de présenter à toute
« réquisition des agents de l'autorité compétente (2) :

« 1° Son certificat de capacité (3) ;

« 2° Le récépissé de déclaration du véhicule (3
bis).

« Il ne doit jamais quitter le véhicule sans avoir
« pris les précautions utiles pour prévenir tout acci-
« dent, toute mise en route intempestive et pour sup-
« primer tout bruit gênant du moteur (4).

« En cas de dérangement en cours de route, les
« réparations et la mise au point bruyantes doivent,
« sauf impossibilité absolue, être opérées à cent mè-
« tres au moins de toute habitation. »

TITRES TENANT LIEU DU PERMIS DE CONDUIRE
DIT : « CARTE ROSE ».

1° *Le certificat provisoire de capacité* délivré par l'Inspec-
teur de l'U.N.A.T. aux candidats ayant subi avec succès l'exa-
men du permis de conduire et destiné à tenir lieu de permis de
conduire en attendant que le titre ait pu être remis aux titular-
es par le Préfet (Ar. T.P. 4 av. 1924 et 18 juil. 1926).

A remarquer que les arrêtés précités mentionnent *la faculté, et non l'obligation*, pour les examinateurs, de délivrer le certi-
ficat provisoire. Il y est en effet indiqué que « le certificat pro-
visoire de capacité... pourra... être délivré... ». Des candidats
ayant subi avec succès les épreuves peuvent donc n'avoir aucun
titre en leur possession jusqu'au jour où ils reçoivent le permis
de conduire définitif du Préfet. S'ils conduisent dans ces condi-
tions, ils n'en seront pas moins en contravention et leur respon-
sabilité se trouvera engagée au cas d'accident (voir les dévelop-
pements au Livre III).

2° *Les brevets spéciaux délivrés par l'autorité militaire* aux
conducteurs des véhicules automobiles de l'armée et de la ma-
rine (Déc. 26 mars 1921 ; Arrêté commun des Ministres de la
Guerre et de la Marine du 17 oct. 1923 ; Ar. T.P. 18 juil. 1926,
art. 8, J.O. 20 août 1926). Ces brevets spéciaux ne sont valables
qu'entre les mains des *militaires en uniforme et exclusivement*
pour la conduite des véhicules des Administrations de la Guerre
ou de la Marine de la ou des catégories spéciales spécifiées sur
le titre.

3° *Les certificats de capacité et permis de conduire délivrés dans les Colonies, Possessions, Protectorats ou Territoires sous mandat ci-après désignés : Algérie, Tunisie, Maroc, Indochine, Etablissements Français de l'Inde, Afrique Occidentale et Afrique Equatoriale Françaises, Cameroun, Togo, Côte des Somalis, Madagascar, La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane, Nouvelle-Calédonie, Saint-Pierre et Miquelon, Tahiti. (Tous les Territoires relevant du Ministère des Colonies sont actuellement compris dans l'énumération.)*

Ces titres ne sont toutefois admis *pour la conduite des voitures affectées à des transports en commun de personnes, des voitures dont le poids en charge dépasse 3.000 kilogs et des motocyclettes avec ou sans sidecar*, que s'ils portent des mentions spéciales à cet effet (Ar. T.P. 16 mai 1927, J.O. 18 mai ; Circ. T.P. 20 mai 1927 ; Ar. T.P. 18 mai 1929, J.O. 15 mai, Circ. T.P. 16 mai).

4° *Les certificats de capacité et permis de conduire délivrés par les Autorités du Haut Commissariat des Pays rhénans.*

Ces titres ne sont valables que s'ils sont accompagnés du « permis de circuler » (carte bleue) délivrée par l'Etat-Major de l'Armée, et d'un « ordre de mouvement du Haut Commissariat justifiant le déplacement du conducteur ». (Circ. T.P. 17 avril 1920.)

5° *Le permis de conduire « Führerschein »* délivré par la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre (Circ. T.P. 17 avr. 1920 ; Conv. 14 avr. 1927, J.O. 6 mai 1927).

6° *Le certificat international de route* prévu par la Convention internationale du 11 oct. 1909 (J.O. 7 avr. 1910) ou le *permis international de conduire* qui sera délivré à partir du 24 octobre 1930, sous le régime de la Convention du 24 avr. 1926.

Le certificat international de route est valable *exclusivement* pour la conduite du véhicule nommément désigné sur ce titre, alors que le permis international le sera pour tous les véhicules appartenant à la ou aux catégories spéciales qui y seront mentionnées. Sa durée de validité est d'un an. Elle peut être prorogée. Sa délivrance ou sa prorogation est soumise au paiement d'un droit de 20 francs (page suivante).

TITRES TENANT LIEU DU RECEPISSE DE DECLARATION DIT « CARTE GRISE »

1° *Le livret matricule* des véhicules automobiles de l'Armée et de la Marine (Code de la route, art. 28).

2° *Le récépissé de déclaration*, « carte grise », délivré par les Autorités des Colonies, Possessions, Protectorats ou Territoires sous mandat considérés comme faisant, au point de vue de la circulation, un seul et même Territoire, avec la Métropole, savoir : l'Algérie, la Tunisie, le Maroc et les Etablissements français de l'Inde (Pays ayant adopté pour la circulation inter-

nationale le même signe distinctif F que la Métropole ; Circ. T.P. 30 juin 1911, 30 janv. 1912, 25 sept. 1924).

3° Le « *carnet matricule* » des voitures du Haut Commissariat de la République française dans les Pays rhénans (Circ. T.P. 17 avr. 1920, *supra* p. précédente).

4° Le « *permis de police* » (« *Zulassungsbescheinigung* ») délivré par la Commission du Gouvernement du Territoire de la Sarre (Circ. T.P. 17 av. 1920 ; Conv. 14 av. 1927, J.O. 6 mai 1927). Ce permis tient lieu en même temps de « *laisser passer* » (*infra* p. 377).

5° Le *certificat international* de route prévu par la Convention automobile du 11 oct. 1909 (J.O. 7 av. 1910), ou le « *certificat international* » de la nouvelle Convention du 24 av. 1926, après le 24 octobre 1930.

La délivrance ou la prorogation sur notre Territoire du *certificat international* de route est assujettie à un droit fixe de 20 francs (L. 13 juil. 1925, art. 126).

Ce droit est acquitté au moyen de l'apposition, sur les *certificats, de timbres mobiles ou de l'empreinte du timbre à l'extraordinaire* (L. 16 av. 1930, art. 20, J.O. 17 av.).

Sont dispensés dudit droit les *Agents diplomatiques étrangers*, c'est-à-dire les Ambassadeurs, Ministres, Secrétaires, Attachés, ainsi que le *Personnel des Ambassades et Légations*. L'exemption n'est pas étendue aux *Consuls et Agents du Corps consulaire étranger* en France (Circ. T.P. 15 nov. 1928).

Les *certificats internationaux* de route ne sont plus soumis au timbre de dimensions (L. 16 av. 1930, art. 20 précité).

Signalons que les *cartes grises* délivrées par les autorités françaises n'ont pas de durée déterminée, alors qu'en règle générale les titres étrangers admis pour en tenir lieu sur notre territoire, sont valables pour un temps limité, mentionné sur le titre.

Ainsi, le *certificat international de route* est valable pour une année seulement.

Enfin, les *cartes grises des modèles spéciaux W et WW* (*infra* p. 376) ne peuvent être acceptées que si elles accompagnent certains véhicules.

Les *cartes W* doivent accompagner exclusivement les *véhicules neufs* circulant en vue de la vente et les *véhicules en essai après réparations* (Circ. T.P. 15 déc. 1921 et 29 janv. 1923) ; les *cartes WW*, les *véhicules neufs exportés par la route ou conduits par la route chez l'acheteur* (Circ. T.P. 10 juil. 1923 et 2 mai 1924). Elles ne sont valables que pendant le temps strict de l'opération qui a justifié leur délivrance, et qui est d'ailleurs mentionné expressément sur le titre pour les *cartes WW*.

A remarquer que les restrictions apportées à l'usage des

cartes grises W et WW sont seulement stipulées par de *simples circulaires* qui, *n'ayant aucun caractère réglementaire*, ne sont pas susceptibles de servir de base à une condamnation (Cass. 8 mars 1923, arrêt cité *infra* p. 381, nota 13).

Jugé cependant qu'en *pareil cas* il appartient au Juge de police de vérifier si le fait incriminé n'est pas prévu par un autre texte que celui visé dans le procès-verbal (Crim. 28 fév. 1914, D.P. Chr. 1914, p. 38).

A la vérité, l'usage des cartes W et WW devrait être réglementé *par arrêté des Ministres des Finances et des Travaux publics*, ainsi que le Décret de codification du 21 déc. 1926, art. 4, 3° (*infra* p. 381, nota 13) le prévoit expressément, et non par *simples circulaires*.

APPENDICE. — PERMIS DE CIRCULATION (5).

Le permis de conduire et la carte grise ne sont pas les seuls titres dont les conducteurs d'automobiles doivent être obligatoirement en possession pour circuler sur la voie publique. Il convient de leur ajouter le « *permis de circulation* » institué par la Loi du 25 juin 1920, art. 98 et suivants (*J.O.* 26 juin 1920).

Ce titre est destiné à attester, au regard des autorités de police, que les droits trimestriels de circulation prévus par cette Loi ont été acquittés (6).

Il est exigible pour tout véhicule automobile, y compris les motocyclettes, « *servant au transport des personnes ou des marchandises* » (7).

Il est « *délivré par les soins de l'Administration des contributions indirectes sur la déclaration faite à la recette ruraliste de sa résidence* (8) *par l'intéressé* » (Déc. de codification du 21 déc. 1926, art. 1^{er} ; *J.O.* 4 janv. 1927).

Il comporte deux modèles distincts : *l'un de couleur chamois relatif aux voitures ayant acquitté l'impôt sur le chiffre d'affaires au taux de 6 % ou de 3 %, l'autre de couleur verte relatif à toutes autres voitures* (9).

Le premier est valable *uniquement* pour les voitures destinées au transport des personnes et le second pour les autres véhicules. (Loi du 29 avr. 1926, art. 29, et Déc. précité, 21 déc. 1926 ; L. 23 juil. 1925, art. 94 ; 4 avr. 1926, art. 60, et Déc. de codif. 28 déc. 1926, art. 22, *J.O.* 4 janv. 1927 ; L. 29 déc. 1929, art. 20 et 21, *J.O.* 31 déc. ; L. 16 av. 1930, art. 59, *J.O.* 17 av. ; L. 26 av. 1930, art. 14, *J.O.* 27 av.)

Sont exemptés de cette pièce, en dehors des véhicules automobiles ne servant pas au transport des personnes ou des marchandises (10) :

« 1° Les tracteurs agricoles, les motoculteurs, tous les moteurs inanimés servant à remorquer les instruments agricoles « destinés aux travaux exclusifs des champs et ne servant à « aucun transport sur route (11) ; *ainsi que les tracteurs servant*

« à remorquer les appareils de battage, à l'exclusion de tout autre transport sur route (12).

« 2° Les véhicules automobiles possédés en conformité des règlements du service militaire et administratif et exclusivement utilisés pour les besoins du service. » (L. du 30 juin 1923, art. 42 ; 13 juil. 1925, art. 95 ; Déc. précité 21 déc. 1926, art. 1^{er}.)

A remarquer que les véhicules neufs circulant en vue de la vente et les véhicules en essais après réparations sous le couvert des numéros et cartes grises W (Circ. T.P. 15 déc. 1921 et 29 janv. 1923), ainsi que les véhicules neufs exportés par la route ou conduites chez l'acheteur sous le couvert des numéros et cartes grises WW (Circ. T.P. 10 juil. 1923 et 2 mai 1924, supra p. 351, nota 5), ne sont pas dispensés du permis de circulation bien qu'exonérés de l'impôt (13).

L'Administration des Contributions indirectes délivre aux conducteurs, garagistes, commerçants ou réparateurs d'automobiles, titulaires de cartes W ou WW, des carnets à souches de permis de circulation gratuits (modèle 23 C.) dont ils doivent remettre un feuillet, après l'avoir rempli, au conducteur, pour chaque sortie de ces véhicules (Circ. n° 523, 1214 et 655. Cont. ind. 16 sept. 1921, 27 déc. 1921 et 5 janv. 1924).

En tout état de cause, les Agents chargés de relever les contraventions n'ont le droit d'exiger la production du permis de circulation et par suite de dresser procès-verbal que sur la voie publique, dans les Etablissements ouverts au public et dans les lieux où ces Agents ont accès (Déc. précité 21 déc. 1926, art. 9) (14).

Les véhicules automobiles sont encore assujettis à diverses taxes, communales ou départementales, savoir : taxe vicinale (L. du 31 mars 1903, art. 5), taxe des prestations (15), applicables seulement dans les communes qui n'ont pas opté entièrement pour la taxe vicinale (L. 10 juil. 1901, art. 7 ; 31 mars 1903 ; 29 mars 1914, et 31 juil. 1917), taxe des remplacements de droits d'octroi sur les boissons hygiéniques (L. du 29 déc. 1897 ; 30 déc. 1916, art. 7, et 30 avril 1921, art. 9), et enfin taxes spéciales, municipales ou départementales de la Loi du 13 août 1926, art. 1^{er}, 12^o, et art. 4 (J.O. 14 août 1926) et Déc. des 11 déc. 1926, art. 12 (J.O. 12 déc. 1926) et 21 déc. 1926, art. 7 (J.O. 4 janv. 1927) (16).

TITRES TENANT LIEU DU PERMIS DE CIRCULATION

1° Le « laissez passer » délivré aux automobilistes étrangers à leur passage au premier bureau des Douanes.

Ce titre ne peut être obtenu pour chaque véhicule automobile pour une période totale de plus de deux mois par année. (L. 31 juil. 1920, art. 37, et L. 31 mars 1925, art. 22 et 23 ; Circ. Cont. Ind. 1167 du 23 sept. 1920 et 155 du 8 avril 1925.

Déc. de codification 21 déc. 1926, art. 6, J.O. 4 janv. 1927).

2° Le « *permis de police sarrois* » (« *Zulassungsbecheinigung* ») dont la possession dispense les automobilistes domiciliés dans le Territoire de la Sarre de l'obtention du « *laissez-passer* » (Conv. 14 avr. 1927, J.O. 6 mai 1927).

3° Le « *titre de circulation tunisien* » valable jusqu'à la fin du trimestre pendant lequel le véhicule en provenance de la Tunisie a été introduit en France (Déc. précité 21 déc. 1926, art. 6).

PENALITES (17). — L'infraction est en principe imputable au conducteur (18). Les peines applicables seront donc celles du tableau 1, supra p. 304 (19).

Toutefois, si la contravention a pour motif le fait que le conducteur a quitté le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour empêcher tout bruit gênant du moteur ou le fait que les réparations ou mises au point bruyantes ont été opérées à moins de cent mètres de toute habitation, il y aura lieu de substituer, dans le tableau I, sous la mention « a) *voitures publiques* », les peines des art. 471, 15°, et 474 du Code pénal à celles des art. 475, 4°, 476 et 478 (supra nota 10, p. 306).

Au contraire, les peines des art. 475, 4°, 476 et 478 C.P. seront étendues au cas désigné « b) *autres voitures* », lorsque le procès-verbal aura été dressé pour le fait que le conducteur n'aura pas pris les précautions utiles en vue de prévenir tout accident ou toute mise en route intempestive, les prescriptions violées pouvant être considérées, dans ce cas spécial, comme constituant, aux termes de l'art. 475, 4°, 1^{er} alinéa, du Code pénal, des « *règlements contre la mauvaise direction des voitures* ».

Autant de condamnations distinctes devront être prononcées que de dispositions différentes auront été enfreintes. Ainsi le défaut de carte grise justifiera une condamnation, le défaut du permis de conduire une autre, etc...

Dans le cas spécial du *défaut de carte grise*, les autorités de police devront rechercher si le propriétaire a bien effectué la déclaration de mise en circulation prévue par l'art. 28 et, remontant plus loin, si le véhicule a été effectivement présenté à la réception du Service des Mines (Art. 26). Si ces formalités n'ont pas été remplies, il y aura là autant de motifs nouveaux de contraventions.

Même pour un seul titre, un conducteur commettra *autant de contraventions que de défauts de production sont constatés*, alors que ces défauts de production se rapportent à une même journée, et n'ont fait l'objet que d'un procès-verbal unique (Crim. 6 fév. 1926, D.H. 235) (20).

Le défaut de présentation du *permis de circulation* engage dans les mêmes conditions la responsabilité pénale des conducteurs d'automobiles, même s'ils ne sont pas propriétaires des

voitures qu'ils font circuler. (Crim. 17 nov. 1922, D.P. 1923. 1.87).

Aux termes de l'art. 9 du Décret du 21 déc. 1926 (J.O. 4 janv. 1927), les pénalités pour défaut de présentation du permis de circulation comportent une amende de « 50 à 200 francs » en principal, indépendamment de la confiscation et du quintuple des droits fraudés ou compromis ». Les contraventions « sont constatées et poursuivies comme en matière de contributions indirectes » (21).

Les conducteurs à qui un procès-verbal a été dressé pour défaut de présentation du permis de circulation peuvent, le cas échéant, obtenir l'arrêt des poursuites en établissant que les droits dont cette pièce atteste le paiement, étaient acquittés avant la date du procès-verbal (Crim. 17 nov. 1922, précité).

NOTA

(1) Un conducteur ne serait pas légalement excusable de n'avoir pas en sa possession les pièces prescrites par l'art. 30 pour la raison qu'il les aurait oubliées, la bonne foi n'étant pas un motif valable d'excuse en matière de contravention (développements au Livre III). Voir d'autre part les développements p. s., nota 2.

Responsabilité des conducteurs circulant sans les titres exigibles et notamment sans le permis de conduire (dévelop. au livre III).

Définition des automobiles, supra p. 303.

Une voiture à bras à moteur mécanique étant une automobile au sens réglementaire du mot, son conducteur doit être pourvu des pièces prescrites par l'art. 30 (carte grise et permis de conduire).

(2) Les « agents de l'autorité compétente » sont tous les agents, au sens le plus large, ayant qualité pour constater les infractions commises par les conducteurs d'automobiles (voir au Livre III. Agents verbalisateurs).

En principe, la vérification des pièces réglementaires ne doit être faite qu'aux passages à niveau fermés ou lorsque les voitures sont à l'arrêt pour une cause quelconque. (Instr. gen-darmerie, 17 juil. 1929).

(3) Lire « permis de conduire » (art. 29) appelé communément « carte rose ».

Titres pouvant en tenir lieu, supra p. 372.

Comme pour tous les titres exigibles, en vertu de l'art. 30 du Code de la route, le défaut de présentation du permis de conduire aux agents de l'autorité publique constitue une contravention n'admettant pas d'autre excuse que la force majeure, au sens très restrictif donné à ces termes par la jurisprudence (Livre III). Notamment l'oubli ou la bonne foi ne sont pas des motifs valables d'excuse (Crim. 29 août 1863, D.P. 63.5.44 ; 20 sept. 1917, D.P. 1922.1.127 ; 16 fév. 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929. 1.63, etc...).

Jugé que le conducteur d'une automobile qui n'est pas pourvu du permis de conduire, commet une contravention dont ne saurait le relever la présence auprès de lui d'un mécanicien possesseur de ce titre (trib. simp. pol. Lesneven, 23 mars D.P. 1908.5.48).

Toutefois, les pouvoirs publics et la jurisprudence ont admis que les **apprentis conducteurs** pouvaient, sans permis s'exercer sur la voie publique, mais à la condition expresse qu'ils soient accompagnés d'un conducteur, titulaire du permis, qui doit se tenir constamment à la portée des freins et de la direction, pour éviter toute fausse manœuvre susceptible de provoquer un accident (rép. à quest. écr. N° 16.218, Ch. des Dép., J. O. 21 janv. 1923, p. 32. Voir d'autre part, trib. simp. pol. Versailles, 30 nov. 1928, D.H. 1929.31 et la note). Aucune contravention à l'art. 30 du Code de la route ne peut alors être relevée.

Mais les circulaires du Ministre de l'Intérieur (Direction de la Sûreté générale) des 21 oct. 1925 et 26 jan. 1926, ont recommandé aux Maires d'assigner des *emplacements spéciaux pour ces essais*. Lorsque des règlements de cette nature existent, les apprentis conducteurs et leurs moniteurs engagent gravement leur responsabilité en ne s'y conformant pas.

En tout état de cause, une jurisprudence constante, tant sous l'empire du Code de la route que des dispositions antérieures qui comportaient des principes identiques, met à la charge du *moniteur* la responsabilité civile et pénale de tout accident causé par l'élève (voir notamment Cass. 2 av. 1927). Elle n'est toutefois pas exclusive de la faute personnelle de ce dernier (Riom, 16 janv. 1924 ; Crim. 25 nov. 1922, D.P. Chr. 1923, p. 43 ; Rennes, 12 fév. 1925, D.H. 1925, p. 43, etc...). Il appartient en effet à cette personne, seule nantie du permis de conduire et devant connaître les difficultés du métier, ainsi que les précautions à prendre et le choix du terrain, de diriger la marche normale de l'automobile et de se substituer à l'élève si un danger se présente ; cette responsabilité ne pourrait fléchir que dans le cas d'un refus d'obéissance de l'apprenti chauffeur, d'une résistance volontaire à ses instructions (Rennes, 12 fév. 1925, D.H. 437).

Pendant les leçons de conduite prises par un domestique, le lien de droit établi entre celui-ci et son maître ne subsiste pas, alors même que le maître retirerait un profit quelconque du fait des nouvelles connaissances acquises par son domestique ; pendant la durée des leçons, le maître n'exerce plus en effet aucune surveillance sur son domestique et ne peut lui donner aucun ordre quant à la conduite de l'automobile ; en conséquence sa responsabilité disparaît pour laisser place à celle du professeur (même arrêt).

Dans le même sens (Crim. 24 juil. 1920, D.P. 1921.1.30).

Jugé toutefois que le maître reste responsable des suites de l'accident que cause son valet de chambre en apprenant à conduire sous la surveillance d'un mécanicien, lorsqu'il ne s'agit plus que de leçons de perfectionnement, que le valet de chambre, à la veille d'obtenir son permis de conduire, était déjà ar¹ volant de la voiture neuve que son maître venait d'acquérir. F. n¹ pareil cas, la responsabilité civile doit être partagée entre le

maître et le mécanicien, chargé de diriger le valet de chambre (C. Bordeaux, 30 mai 1929, D.H. 1929.402).

Il va de soi que les *tolérances* ainsi admises à titre tout à fait *exceptionnel* par les pouvoirs publics et la jurisprudence, ne sauraient être étendues au cas où, à l'occasion ou sans prétexte de leçons de conduite, de véritables transports sont effectués. Pareille extension serait contraire aux garanties de sécurité publique recherchées par l'institution du permis.

Précisé qu'un *véhicule automobile remorqué par un moyen de fortune (corde ou chaîne)*, doit avoir un conducteur muni du permis de conduire (Décis. T.P. 10 mars 1930).

Voir sur les responsabilités pénale et civile des conducteurs, les développements spéciaux du Livre III.

(3 bis) Le récépissé de déclaration est plus communément appelé « *carte grise* » (voir infra p. 373 les titres pouvant en tenir lieu dans certains cas).

(4) Il s'agit d'une prescription *différente* de celles interdisant le stationnement sans motif légitime ou l'abandon des véhicules sur la voie publique (commentaires de l'article 11). Une peine *distincte* devra donc, en principe, être prononcée au cas d'infraction.

Spécialement commet une faute le mécanicien qui s'éloigne sans avoir pris de précautions pour garantir sa voiture des imprudences des passants et pour assurer sa complète immobilité. Par suite, lorsque l'automobile arrêtée dans une rue d'une déclivité très accentuée, s'est mise en marche pendant l'absence du mécanicien et a causé des accidents et des dommages, le mécanicien est responsable des accidents et des dommages, et le propriétaire de la voiture doit être déclaré responsable des actes de son préposé (Trib. corr. Seine, 28 fév. 1906, D.P. 1906.5.64).

L'automobiliste qui arrête sa voiture sur la voie publique et en descend pour vaquer à des courses dans le voisinage, doit mettre son moteur au repos. Il ne peut notamment invoquer, comme une raison de force majeure, nécessitant le maintien en marche du moteur, la circonstance que la température étant très basse, la gelée détériorerait le mécanisme et lui occasionnerait des frais considérables, s'il arrêta son moteur (Trib. simp. pol. Magny-en-Vexin, 16 mars 1907, D.P. 1908.5.16). Voir pour l'excuse de force majeure, Livre III.

(5) Titres tenant lieu du permis de circulation, infra p. 376.

(6) L'impôt est basé sur la puissance en chevaux vapeur du véhicule évalué par le Service des Mines lorsqu'il procède à sa réception (art. 26), puissance qui est mentionnée sur la carte grise (art. 28). Pour les modalités de calcul de cette puissance, consulter, au Livre IV, les circulaires T.P. des 15 déc. 1912, 12 mars 1923, 11 mai 1926, 11 avril 1927, 1^{er} sept. 1928 et 11 fév. 1929.

Précisé par la Loi de finances du 16 avril 1930, art. 48 (J. O. 17 avril), que « les droits sont exigibles d'avance et par tranches à compter du jour de la mise en circulation du véhicule ».

(7) Les véhicules ne servant pas au transport des personnes ou des marchandises ; cylindres mécaniques, arroseuses, ba-

layeuses, auto-pompes, etc..., étant exonérés d'impôt, sont dispensés du permis de circulation (Circ. N° 115, Cont. ind., 26 mars 1924).

(8) Les agents des Contributions indirectes ne pourraient valablement exiger pour délivrer le permis de circulation la *présentation d'un récépissé de déclaration de mise en circulation* (carte grise) portant la dernière adresse du propriétaire, puisque la déclaration étant valable pour toute la France (art. 28), n'est pas renouvelable lorsque le propriétaire change d'adresse, et qu'en tout état de cause, la nature de la carte grise, *simple récépissé*, s'oppose à ce que des modifications soient apportées à son libellé postérieurement à sa délivrance. Dans ce sens circ. N° 244, Cont. ind. du 15 juin 1926.

(9) Les taux de 6 et 3 0/0 étaient précédemment de 12 et 6 0/0, puis 10 et 5 0/0 (L. 29 déc. 1929, art. 20 et 21, J. O. 30 déc.; L. 16 avril 1930, art. 59, J. O. 17 av.). Ils ont été réduits à 6 et 3 0/0 par la Loi du 26 avril 1930, art. 14, J. O. du 27 avril.

(10) Voir nota 7 ci-dessus.

(11) Ainsi, si les tracteurs utilisés pour le labourage ou le déchaumage des terres échappent au paiement des droits, ils deviennent au contraire imposables lorsqu'ils servent, *seuls ou accouplés à une remorque*, à des transports de marchandises (circ. N° 115, Contr. ind. 26 mars 1924).

(12) Phrase ajoutée par la Loi 27 déc. 1927, art. 25, (J. O. 28 déc), en vue d'étendre l'exemption d'impôt aux *batteuses* dont l'appareil moteur est accessoirement tracteur (infra p. 477, nota 2).

L'exemption d'impôt prévue par les Lois des 13 juil. 1925, art. 95, et 27 déc. 1927, art. 25, *ne s'étend pas à l'impôt des prestations* de la Loi du 10 juil. 1901, art. 7. Cons. d'Et. 1^{er} août 1928 (Nicolas), 11 janv. 1929 (Judic) et 8 fév. 1929 (Boussaud).

Ces *tracteurs agricoles* sont imposables à la *taxe des prestations* lorsqu'ils ne font pas corps avec un instrument agricole.

(13) L'exonération d'impôt pour ces véhicules résulte des dispositions ci-après du Décret de codification du 21 déc. 1926 (art. 4, 3°) : « Sont exonérés de tout impôt ...3° les véhicules » automobiles exclusivement destinés à la vente, mis en circulation par les fabricants, marchands ou réparateurs *dans les conditions fixées par arrêté des ministres des Finances et des Travaux publics* ».

Les termes soulignés rendront dorénavant sans objet la jurisprudence résultant d'un arrêt de la Cour de cassation du 8 mars 1923, suivant lequel l'Administration des Contributions indirectes ne peut pas légalement subordonner le bénéfice de l'exemption d'impôt, à la condition que les commerçants tiennent un registre des sorties des véhicules.

Mais il conviendrait, à cet effet, d'insérer cette condition dans l'arrêté des ministres des Travaux publics et des Finances, à intervenir en exécution du Déc. 21 déc. 1926, art. 4, 3°, supra p. 376.

(14) En principe, *la vérification des pièces réglementaires ne doit être faite qu'aux passages à niveau fermés ou lorsque les voitures sont à l'arrêt pour une cause quelconque* (instr. gendarmerie, 17 juil. 1929).

(15) Voir pour les *tracteurs agricoles*, supra p. 381, nota 12.

(16) Décidé que doit être considérée comme *résidence commerciale* (Déc. 21 déc. 1926, art. 7) le lieu où une personne possède une exploitation commerciale comprenant un bureau et des locaux importants, alors même qu'il ne s'y trouve pas de pièces servant à l'habitation.

L'automobile dont se sert ce commerçant pour se transporter de son habitation à son établissement, *doit être déclarée* dans la commune de ce dernier, si la taxe municipale y est plus élevée que dans l'autre (Crim. 6 mars 1930. *Gaz. Trib.* 12 avril 1930).

(17) Renseignements généraux au Livre III (Poursuite et répression des infractions). Voir d'autre part les développements sur la responsabilité pénale et civile des conducteurs au même livre.

(18) Ainsi jugé, suivant ces principes, que si lors de l'infraction, l'automobile était sous la conduite, non du propriétaire lui-même, mais *d'un tiers*, dont l'identité a été constatée, c'est ce tiers et non le propriétaire qui doit être condamné à une amende. (Crim. 2 déc. 1905, D.P. 1905.1.537).

(19) Voir notamment (Crim. 3 mars 1922, D.P. 1922.1.227, supra nota 5 p. 306).

(20) Les dispositions de la Loi du 30 mai 1851, art. 12, ne contredisent pas cet arrêt, attendu que dans le cas régit par cette loi, les condamnations sont prononcées en vertu de l'art. 5 de ladite loi et non en vertu des art. 4, 7 et 8 (voir le texte de la loi au Livre III). Toutefois, lorsqu'il s'agit de voitures de messageries circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin de grande communication (tabl. I, supra p. 304), *une seule condamnation* devra être prononcée pour toute contravention constatée à plusieurs reprises pendant le parcours d'un même relai (L. du 30 mai 1851, art. 6 et 12, § 2).

(21) Le texte ajoute : « Toutefois les poursuites pour infraction aux prescriptions de l'art. 7 (taxes municipales) sont exercées par le Maire de la commune où devait avoir lieu l'imposition et le montant net des pénalités, déduction faite d'un prélèvement de 10 0/0 au profit des saisissants, est attribuée aux communes lésées. Lorsque l'infraction constitue une contravention commune, l'Administration des Contributions indirectes est exclusivement chargée du soin de transiger ou de poursuivre. Les condamnations recouvrées ou les sommes payées à la suite de transactions, sont réparties dans les conditions prévues par l'art. 13 du Déc. du 5 août 1920 ».

ARTICLE 31

Vitesse. — « Sans préjudice des responsabilités
« qu'il peut encourir en raison des dommages causés
« aux personnes, aux animaux, aux choses ou à la
« route (1), tout conducteur d'automobile doit rester
« constamment maître de sa vitesse (2) ; il est tenu,
« non seulement de réduire cette vitesse à l'allure
« autorisée sur les voies publiques, pour l'usage des-
« quelles les Préfets et les Maires ont le pouvoir
« d'édicter des prescriptions spéciales, conformé-
« ment aux dispositions de l'article 62 du présent
« décret (3), mais de ralentir ou même d'arrêter le
« mouvement toutes les fois que le véhicule, en rai-
« son des circonstances ou de la disposition des lieux,
« pourrait être une cause d'accident, de désordre ou
« de gêne pour la circulation (4), notamment dans
« les agglomérations (5), dans les courbes (6), les
« fortes descentes, les sections de routes bordées
« d'habitations, les passages étroits et encombrés
« (7), les carrefours (8), lors d'un croisement ou
« d'un dépassement (9), ou encore lorsque, sur la
« voie publique, les bêtes de trait, de charge ou de
« selle, ou les bestiaux montés ou conduits par des
« personnes, manifestent à son approche des signes
« de frayeur (10).

« La vitesse des automobiles doit également être
« réduite dès la chute du jour (11) et en cas de
« brouillard.

« En outre, les véhicules automobiles, dont le
« poids total en charge (12) est supérieur à trois
« mille kilogrammes (3.000 kilogr.) seront astreints,
« suivant qu'il s'agira du transport des personnes
« ou des marchandises, et selon la nature de banda-
« ges et le poids total du véhicule, à ne pas dépasser
« les vitesses maxima qui seront fixées par un arrêté
« spécial (13) pris par les Ministres des Travaux Pu-

« blics et de l'Intérieur, après avis de la Commission
 « centrale des automobiles, du Conseil général des
 « Ponts et Chaussées et du Comité consultatif de la
 « vicinalité.

PRINCIPES DE LA REGLEMENTATION. — A l'heure actuelle, la France est, avec l'Italie, l'un des rares pays du monde qui aient supprimé dans leur règlement l'indication d'un maximum de vitesse pour les automobiles (14). Cette réforme, opérée par le premier Code de la route (Décret du 27 mai 1921), fut-elle un bienfait ?

L'expérience des neuf années écoulées depuis 1921 montre qu'elle eut des conséquences désastreuses à la fois pour la conservation des chaussées et pour la sécurité publique.

Les conducteurs, libérés du souci de ne plus contrevenir au Règlement, s'empressèrent en effet de réaliser des vitesses excessives auxquelles les revêtements de nos chaussées n'ont pu résister. Le mal a été d'autant plus sensible qu'en 1921, au sortir de la période de guerre, les routes se trouvaient déjà dans un état précaire de viabilité, et qu'ainsi elles furent vite mises hors d'usage.

D'autre part, l'automobilisme est devenu un sport, et un sport d'autant plus dangereux que les conducteurs sont entraînés à y rechercher des allures de plus en plus vives, alors que nos routes, établies pour la circulation lente d'autrefois, restent étroites et sinueuses, et que les véhicules, trop légers ou trop massifs pour ces routes, n'y conservent pas toujours aux vitesses réalisées leur pleine stabilité ni leur entière souplesse de direction. Les jeunes gens surtout sont attirés par ce sport où ils se plaisent à goûter la sensation de vertige que donne la marche à des vitesses toujours plus grandes. Les rédacteurs du Code de la route avaient beaucoup fondé, en opérant la réforme, sur le sentiment que les automobilistes auraient de leur responsabilité, sentiment qui semblait devoir les rendre plus pondérés. Mais le sentiment espéré n'a pas prévalu malgré les efforts des Pouvoirs publics pour rendre la responsabilité des conducteurs plus lourde et plus apparente.

La réforme était, à notre avis, prématurée. Avant d'accorder la liberté complète de marche aux automobilistes, il aurait fallu s'enquérir si l'état des routes, de leur tracé, permettaient, sans danger pour la sécurité publique, la réalisation des grandes vitesses susceptibles d'être atteintes avec la nouvelle locomotion. On aurait dû aussi s'assurer que tous les véhicules en circulation étaient équilibrés pour marcher à ces vitesses et prévoir au besoin les exceptions indispensables.

Mais est-ce à dire que l'on doive maintenant revenir à la règle ancienne de la fixation d'une limite de vitesse pour les automobiles ?

Nous estimons que ce serait une *rétrogradation inopportune*.

S'il faut regretter les vies humaines perdues par le fait d'une réforme intervenue avant son heure, s'il convient de penser que les sommes employées à la réparation des dégâts occasionnés aux chaussées par les vitesses prématurément autorisées des automobiles, auraient plus utilement servi à une réfection d'ensemble du réseau routier, on doit pourtant constater que cette réforme fut un *heureux stimulant de progrès*. Poussées par la nécessité, les diverses Collectivités : Etat, Départements ou Communes, ayant la charge des voies publiques, eurent la préoccupation constante de mettre leur réseau au niveau des besoins modernes. Si, au début, elles parvinrent difficilement à pourvoir aux réparations urgentes des chaussées, la situation a, de nos jours, beaucoup changé. Non seulement elles arrivent à effectuer ces réparations, mais encore elles ont entrepris des travaux neufs : revêtements spéciaux, élargissement des passages étroits, amélioration des tournants, création de champs de vue, etc. Des progrès importants sont, d'autre part, réalisés dans la construction des véhicules pour les équilibrer aux vitesses que la puissance de leurs moteurs leur permet maintenant d'atteindre. Sans doute, le nombre des accidents d'automobiles est encore élevé, mais en comparaison du nombre de véhicules en circulation, une décroissance est déjà constatée (15).

En un mot, un effort sérieux s'accomplit pour réaliser les conditions de sécurité que nécessite la marche des automobiles aux vitesses possibles avec le nouveau mode de locomotion. Cet effort serait paralysé si l'on revenait à la règle ancienne, rétrograde, de la fixation d'un maximum de vitesse. Les autorités de police ne parviendraient d'ailleurs pas plus maintenant à faire observer pareille règle que sous le régime des Décrets de 1899-1901 où jamais aucun conducteur ne s'est soucié de ne pas dépasser le maximum de 30 kilom. à l'heure qui était alors prescrit. La vitesse des automobiles est difficilement contrôlable, car tous les appareils proposés à cet effet : enregistreurs de vitesses, limiteurs de vitesses, etc..., n'offrent aucune des garanties de sincérité désirables.

Le Code de la route (art. 31) stipule que les conducteurs d'automobiles doivent rester constamment *maîtres de leur vitesse*, de façon à pouvoir ralentir ou même arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison de la circonstance ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident. Ces dispositions, s'il était tenu la main à leur stricte observation, éviteraient beaucoup des accidents journellement enregistrés sur les routes. C'est donc dans leur application que les Pouvoirs publics doivent chercher un remède au défaut actuel de sécurité sur les voies publiques plutôt que dans l'adoption de restrictions nouvelles qui n'auraient en fait d'autres conséquences que de compliquer encore la réglementation.

CAS SPECIAL. — VITESSE DES AUTOMOBILES DANS L'INTERIEUR DES AGGLOMERATIONS. — Voir sur cette importante question les développements au livre III.

PENALITES. — Comme pour l'art. 8, tableau des peines supra p. 245.

NOTA

1° Code civil (art. 1382 et s.) pour les dommages causés aux personnes, aux animaux et aux choses, Lois du 28 floréal, an X, 21 mai 1836, 30 mai 1851, etc..., pour les dommages causés à la route (développements du Livre III).

Voir notamment nos développements sur les responsabilités civiles et pénales des conducteurs d'automobiles, au Livre III.

(2) L'expression « *maître de sa vitesse* » a été critiquée (*L'Intransigeant*, 8 juin 1921). On a prétendu qu'elle n'avait aucun sens.

Peut-être, grammaticalement, prête-t-elle à contestations, bien que les lexiques admettent les locutions sensiblement analogues de « *maître de sa voix* », « *maître de sa main* », « *maître de son sujet* », « *maître de son sort* », etc... (voir *Larousse* et *Littré*).

Mais elle est d'un *usage courant* : règlement de la Compagnie de l'Est pour les signaux de chemins de fer, art. 13 ; règlement général des mécaniciens de chemins de fer de l'Ouest, article 11, etc..., Lyon, 18 mai 1906, D.P. 1907.5.24 ; Paris, 2 nov. 1928, etc...

Elle figurait déjà dans les Déc. des 10 avril 1899 et 10 sept. 1901, art. 14 ; et il n'apparaît pas jusqu'à présent, qu'elle ait, dans la pratique, donné lieu aux moindres difficultés.

En tout cas elle répond bien à la pensée que l'on a voulu exprimer, savoir, *que les conducteurs doivent conserver à tout instant la possibilité de réduire la vitesse de leur véhicule aussi rapidement et autant qu'il le deviendrait nécessaire pour éviter tout accident.*

Complétée par les injonctions plus précises qui la suivent, elle fait une *obligation* aux conducteurs de ne pas marcher à une allure telle qu'ils ne puissent en temps utile ralentir ou même arrêter le mouvement toutes les fois que leur véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation. Voir en ce sens, question écrite N° 10 424 (*J. O.*, 22 oct. 1921), et l'arrêt ci-après :

La faute constitutive du délit de blessures par imprudence est suffisamment constatée par l'arrêt, qui déclare que le prévenu conduisait l'automobile dont le choc a été la cause de l'accident, à une allure qui ne lui permettait pas de s'arrêter devant l'obstacle qu'il distinguait mal dans la nuit, et surtout qu'il ne s'est pas arrêté devant cet obstacle comme il avait l'obligation de le faire, aux termes du Décr. du 10 mai 1899 (Crim. 20 juin 1913, Chr. 1913 76).

Jugé encore, dans un cas d'espèce, que le fait que cherchant à éviter une bicyclette qu'il avait devant lui, un conducteur s'est jeté dans le fossé à gauche, établit qu'il *n'était pas maître de sa vitesse* (Paris, 2 nov. 1928, *Gaz. Trib.*, 12 fév. 1929).

(3) Les automobilistes sont dans l'impossibilité de connaître

les vitesses maxima à observer pour chacune des traverses rencontrées sur leurs parcours, si ces vitesses ne leur sont pas indiquées par des *écriteaux spéciaux* placés à leur vue à chacune des extrémités des sections de route où elles s'appliquent, les chiffres fixés par les autorités locales étant en effet des plus variables et des plus fantaisistes.

Pourtant la doctrine et la jurisprudence ont estimé que ces écriteaux spéciaux *n'étaient pas indispensables* pour qu'un procès-verbal de contravention soit valablement dressé contre un conducteur qui aurait circulé dans une traverse à une vitesse supérieure à celle qui est prescrite par un arrêté municipal, pourvu que la *publicité de cet arrêté ait été régulièrement faite, soit par voie d'affiches manuscrites ou imprimées, soit par voie de proclamation à la porte de la Mairie ou de l'Eglise, ou à son de trompe sur les places et dans les rues.* (Crim. 11 janv. 1878, 11 mars 1927, D.H. 1927.207, etc...).

Mais il convient de remarquer *que c'est à défaut d'indications plus précises dans la réglementation*, que la doctrine et la jurisprudence ont adopté cette manière de voir.

En effet, si l'art. 471, 15°, du Code pénal frappe : « *Ceux* » qui ne se seront pas conformés aux règlements ou arrêtés « *publiés par l'autorité municipale* », si la Loi du 5 avril 1884, art. 96, indique que « *les arrêtés du Maire ne sont obligatoires* » qu'après avoir été portés à la connaissance des intéressés par « *voie de publications et d'affiches toutes les fois qu'ils contiennent des dispositions générales* », *aucun texte réglementaire n'a jamais précisé le mode de publication et d'affiches à admettre suivant les cas.*

Cette lacune aurait été comblée dans le cas d'espèce si le Code de la route, art. 31, par analogie avec les prescriptions de l'art. 15, concernant le passage des ponts, avait stipulé que le conducteur « *est tenu, non seulement de ralentir cette vitesse* » à l'allure autorisée sur les voies publiques pour lesquelles les « *Préfets et les Maires ont le pouvoir d'édicter des prescriptions* » spéciales, *et qui sera indiquée aux usagers par un écriteau placé à chacune des extrémités des sections considérées des routes, mais de ralentir, etc...* ». Voir les développements donnés au Livre III, à un point de vue plus général, sur cette importante question de la publicité des arrêtés préfectoraux ou municipaux.

(4) Commet une faute et engage sa responsabilité civile en cas d'accident, le conducteur d'une automobile... qui n'arrête pas sa machine, alors qu'il savait, ou tout au moins aurait dû prévoir, qu'en continuant sa route au milieu de la foule, il pourrait causer un accident, du désordre ou être une cause de gêne pour la circulation..., ou qui, se trouvant dans un endroit où il y a affluence de monde, ne-change pas d'itinéraire pour rejoindre son chemin normal, ce qui n'était ni long, ni difficile et était des plus pratique (Trib. simp. pol. Puiseaux, 5 août 1912, D.P. 13.5.8).

En tout état de cause, l'emploi d'un signal d'avertissement ne dispense pas l'automobiliste de ralentir son allure (supra p. 332, nota 2), ou même d'arrêter le mouvement dans les cas prévus par l'art. 31.

(5) Définition des « agglomérations » au Livre III (Pouvoirs respectifs des Préfets et Maires en matière de circulatoir).

Le juge de police prononce à bon droit une condamnation pour contravention aux dispositions concernant la vitesse des automobiles, alors qu'il déclare par des constatations, *qui sont souveraines*, que le contrevenant faisait aller l'automobile qu'il conduisait à une vitesse au moins égale à celle d'un cheval au galop, dans différents endroits d'une agglomération ou il y avait nécessité pour la sécurité commune de ralentir de beaucoup de vitesse (Crim. 4 juil. 1902, D.P. 1904.1.159).

La vitesse de 12 kilomètres à l'heure doit même être réputée assez dangereuse lorsqu'elle est conservée par une automobile à un croisement de voies très fréquentées d'une ville où les allées et venues de l'entrée d'un lycée augmentent encore la circulation habituelle (Amiens, 29 oct. 1907, D.P. 1908.5.32).

(6) L'automobiliste qui circule à une *vitesse de 40 à 50 km. à l'heure*, est surtout fautif lorsqu'il marche à cette vitesse *en pleine nuit*, sur une route qu'il n'a pas pratiquée, étroite, accidentée et à tournants nombreux et accentués (Trib. cor. Gex, 20 nov. 1906, D.P. 1907.5.24).

Un automobiliste commet encore une très grave imprudence lorsque, sachant que le type de sa voiture auquel appartient sa machine est sujet à des *avaries causées par l'arrachement des pneumatiques*, il conserve dans un virage une vitesse de 40 à 45 kilomètres. Dès lors, en cas d'accident mortel causé par le renversement de la voiture dans un virage, l'automobiliste doit être reconnu coupable par imprudence (même jugement).

Le dérapage d'une voiture à un tournant de route, alors que le sol est gras et humide, et que l'allure est très rapide, peut et doit être prévu et évité ; *il ne constitue pas un cas fortuit*, mais une faute du conducteur. (Angers, 29 mars 1927, D.H. 310. Voir dans le même sens, Paris, 13 juil. 1918 ; Lyon, 30 déc. 1926, D.H. 1927.177).

(7) Jugé que, lorsque *traversant un pont* où la circulation est toujours très intense, un automobiliste a renversé et tué un piéton qu'il avait pu apercevoir, au dire des témoins à 30 ou 40 mètres de là, cet accident doit être imputé à l'imprudence dudit automobiliste, qui aurait arrêté facilement sa voiture si la vitesse en avait été réduite (Bordeaux, 26 juin 1905, D.P. 1906.5.56).

Un passage à niveau à moitié ouvert peut être assimilé aux passages étroits et encombrés pour la traversée desquels il est exigé que les automobilistes ralentissent leur allure à la vitesse d'un homme au pas (Bordeaux, 30 déc. 1904, D.P. 1905.2.431).

Précisé d'autre part que la *vitesse de 20 kilomètres à l'heure est un maximum* qui ne doit en aucun cas être dépassé au droit des chantiers (Circ. T.P. 24 mars 1930).

(8) Le conducteur d'une automobile est astreint à des mesures de précaution beaucoup plus rigoureuses lorsque, quittant la direction suivie, il engage brusquement son automobile *dans un tournant de rue où la circulation est active*. Dès lors, malgré l'allure modérée du véhicule, quelque soient les hésitations des piétons et la place qu'ils occupent sur la chaussée, le conduc-

teur est en faute, s'il n'est pas à même d'arrêter instantanément son automobile devant l'obstacle qui se présente à lui (Trib. civ. Toulouse, 17 janv. 1906, D.P. 1906.5.64).

Les conducteurs d'automobiles sont notamment tenus de ralentir à l'approche du croisement d'une route, dont la vue est cachée par une maison derrière laquelle un obstacle peut surgir inopinément. (Trib. civ. Lyon, 13 déc. 1907, D.P. 1909.2.318). Voir toutefois Cour d'Appel Bourges, 8 mars 1928, supra p. 255, nota 1.

(9) Supra p. 247, 255, nota 1 et 260.

(10) Spécialement, le conducteur est en faute de n'avoir pas arrêté son automobile lorsqu'il s'est aperçu de l'arrêt brusque d'un cheval qui, à 60 mètres devant lui, a donné des signes de frayeur. (Trib. civ. Sedan, 18 mai 1909, D.P. 1909.5.56). Consulter d'autre part, dans le même sens, Trib. cor. Grenoble, 18 juin 1896, et Crim. 19 fév. 1898.

(11) Voir l'arrêt Trib. cor. Gex, 20 nov. 1906, précité, nota 6, supra p. précéd.

(12) Définition du « poids total en charge », supra p. 343.

(13) Arrêté du 25 janv. 1923, texte au Livre IV.

(14) Maximum de vitesse des automobiles dans quelques pays étrangers : Grande-Bretagne, 20 milles, soit 37 kil. à l'heure ; Suisse, 40 kil. à l'heure en rase campagne avec réduction à 25 kil. à l'heure en cas de brouillards et aux croisements ; Danemark, 50 kil. sur les grandes routes et 30 kil. sur les routes secondaires ; New-York, 30 milles, soit 55 kil. à l'heure, etc...

(15) Nombre d'accidents d'automobiles ayant occasionné un ou plusieurs décès :	$\left\{ \begin{array}{l} \text{En 1924 : 1.594} \\ \text{En 1925 : 2.019} \\ \text{En 1926 : 2.089} \\ \text{En 1927 : 2.284} \\ \text{En 1928 : 2.859} \end{array} \right.$
---	---

Nombre de véhicules circulant (motocyclettes non comprises)	$\left\{ \begin{array}{l} \text{En 1924 : 602.388} \\ \text{En 1925 : 780.836} \\ \text{En 1926 : 836.449} \\ \text{En 1927 : 976.646} \\ \text{En 1928 : 1.115.841} \end{array} \right.$
--	---

Pourcentage d'accidents	$\left\{ \begin{array}{l} \text{En 1924 : 0,26} \\ \text{En 1925 : 0,27} \\ \text{En 1926 : 0,25} \\ \text{En 1927 : 0,23} \\ \text{En 1928 : 0,25} \end{array} \right.$
-------------------------------	--

Les accidents constatés par la Gendarmerie se sont produits en 1929 :

Lors de croisements de véhicules avec d'autres véhicules ou d'autres usagers :	$\left\{ \begin{array}{l} \text{dans la proportion de 22,6 \%} \end{array} \right.$
--	---

Lors de dépassements de véhicules :	—	17,8
-------------------------------------	---	------

Aux croisées de chemins :	—	10,3
---------------------------	---	------

Aux bifurcations :	—	10,2
--------------------	---	------

Dans les courbes :	—	10
--------------------	---	----

Par suite d'excès de vitesse :	—	5
--------------------------------	---	---

Par suite de défaut d'éclairage :	—	4,5
-----------------------------------	---	-----

Dans les descentes :	—	2,9
----------------------	---	-----

Par suite d'éclairage aveuglant :	—	0,8
-----------------------------------	---	-----

Au sommet des côtes	—	0,8
---------------------	---	-----

ARTICLE 32

Automobiles tracteurs et véhicules remorqués (1)

A. — *Règles communes au cas d'une remorque unique et au cas de plusieurs remorques.* — « Sont applicables aux véhicules remorqués les prescriptions du présent règlement relatives aux véhicules isolés visées aux articles 2, 3, 5 et au premier alinéa de l'article 27 ci-dessus. Sont également applicables aux ensembles formés par les véhicules tracteurs et les véhicules remorqués les prescriptions de l'article 13 ci-dessus concernant les convois.

« Le dernier véhicule remorqué doit toujours porter, à l'arrière, une plaque d'identité reproduisant la plaque d'arrière du véhicule tracteur visée au deuxième alinéa de l'article 27. Toutefois, la plaque du véhicule remorqué pourra être amovible.

« Les dispositions particulières aux véhicules remorqués, en ce qui concerne les freins et l'éclairage, sont énoncées aux articles 23 et 24 ci-dessus (2).

« Les attelages de fortune au moyen de corde ou de tout autre dispositif ne sont tolérés qu'en cas de nécessité absolue (3) et sous réserve d'une allure très modérée ; des mesures doivent être prises pour rendre ces attelages parfaitement visibles de jour comme de nuit. Lorsqu'un même tracteur remorque plusieurs véhicules, il ne peut être employé de moyens de fortune que pour un seul des attelages.

B. — *Règles spéciales au cas d'une remorque unique.* — « Les limitations de vitesse résultant des dispositions de l'article 31 ci-dessus pour les véhicules automobiles dont le poids total en charge (4)

« dépasse 3.000 kilogrammes, s'applique à l'ensemble
« formé par un tracteur et sa remorque considérés
« comme un véhicule unique dont le poids serait égal
« à la somme des poids en charge de ses deux éléments.

« Si le tracteur et la remorque ne sont pas munis
« de bandages de même nature, leur vitesse ne peut
« dépasser le plus faible maximum autorisé pour
« l'une ou l'autre des catégories de bandages utilisés.

« Si le poids en charge de la remorque ne dépasse
« pas la moitié du poids à vide du tracteur, il n'est
« pas tenu compte de la remorque pour la limitation
« de vitesse qui reste déterminée par le poids en
« charge du tracteur seul (5).

« Toutefois, les véhicules même pesant en charge
« moins de 3.000 kilogrammes et traînant une remorque,
« ne devront en aucun cas marcher à une vitesse
« supérieure à 40 kilomètres à l'heure.

C. — *Règles spéciales au cas de plusieurs remorques.* — « Les trains comprenant plusieurs remorques ne peuvent être admis à circuler dans un département sans une autorisation délivrée par le Préfet de ce département, après avis, soit de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, soit de l'Agent voyer en chef, soit de ces deux chefs de service, suivant la nature des routes et chemins parcourus (6).

« La demande doit indiquer :

« 1° Les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre ;

« 2° Le poids en charge du tracteur et de chacune des remorques ainsi que le poids de l'essieu le plus chargé ;

« 3° La composition habituelle des trains et leur longueur totale ;

« 4° La vitesse de marche prévue ;

« 5° Le mode de freinage adopté en conformité « des prescriptions de l'article 23.

« L'autorisation détermine les conditions que doit « vent remplir l'automobile et ses conducteurs, pour « la sécurité et la commodité de la circulation ; en « particulier elle fixe la vitesse maxima de marche « (7), le nombre d'hommes qui doivent être attachés « au service du train ; en aucun cas ce nombre ne « saurait être inférieur à deux et il doit toujours être « tel que si les freins des véhicules convoyés ne sont « pas actionnés par le mécanicien, leur manœuvre « soit confiée à autant de conducteurs spéciaux qu'il « est nécessaire pour assurer la sécurité de la marche du train, eu égard aux déclivités du parcours « et à la vitesse de marche. Les intéressés peuvent « faire appel de la décision du Préfet devant le Ministre des Travaux Publics (8) qui statue après avis « de la Commission centrale des automobiles (9).

« Les prescriptions du présent article ne sont « applicables aux matériels spéciaux des départements de la Guerre et de la Marine qu'autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec leur destination. »

PENALITES (10).

1° *Art. 32 A.* — S'en référer au tableau des peines établi pour chacun des articles énumérés dans le texte et dont les dispositions auront été violées.

Les infractions commises en violation du dernier alinéa (*attelages de fortune*), étant en principe imputables au *conducteur*, seront réprimées conformément au tableau I, *supra* p. 304).

2° *Art. 32 B.* — Il s'agit dans ce paragraphe de *questions de vitesse*. Se référer au tableau des peines suivant l'art. 8, *supra* p. 245.

3° *Art. 32 C.* — Ceux qui font circuler, *sans autorisation*,

des automobiles tracteurs attelés de plusieurs remorques, sont passibles des peines prévues par l'art. 471, 15°, C.P., savoir : une amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et, au cas de récidive, un emprisonnement pendant trois jours au plus. Des condamnations distinctes devront en outre être prononcées si d'autres dispositions du Code de la route sont violées. D'autre part, la responsabilité du propriétaire des véhicules se trouvera gravement engagée, au cas d'accident, à raison de la faute qu'il aura ainsi commise.

Lorsque l'autorisation est accordée, la violation des clauses imposées doit être réprimée de la même manière que s'il s'agissait de dispositions même du Code de la route. L'art. 32 C, dans la forme où il est rédigé, a, en effet, pour conséquence de faire considérer, au point de vue juridique, les conditions fixées par l'autorisation au même titre, pour la répression, que si elles étaient directement inscrites dans le Code de la route. En conséquence, si les conditions violées ont trait à la *vitesse*, les pénalités applicables seront celles du tableau de l'art. 8, *supra* p. 245 ; si elles ont trait au *nombre et à la place des conducteurs*, les pénalités seront celles du tableau I, *supra* p. 304, etc.

NOTA

(1) *Une remorque n'est pas un véhicule automobile* (*supra* p. 304).

Jugé d'autre part qu'en vertu de l'art. 32 du Code de la route on doit considérer *comme un seul et même organisme* l'ensemble formé par une voiture remorquée et son remorqueur, non seulement dans le cas d'une véritable remorque, *mais aussi dans le cas d'un attelage de fortune*, et si un accident est occasionné par le dit attelage, du moment que les fautes ont été commises, soit dans l'organisation et la mise en marche, soit dans les opérations qui intéressent indistinctement l'un ou l'autre véhicule et tendant au fonctionnement de l'ensemble, il n'y a pas à rechercher si l'accident est le fait de la première ou de la seconde voiture, d'une seule des deux voitures ou des deux à la fois.

Dès lors par application de l'art. 1382 C C et sans qu'il y ait lieu de rechercher s'il convient d'appliquer les dispositions de l'art. 1384 C C, *la responsabilité du conducteur de la voiture remorqueur et celle du conducteur de la voiture remorquée sont engagées*, et une condamnation *solidaire* doit intervenir à l'encontre des deux conducteurs, en raison tant de l'indivisibilité de leurs actes que du caractère de leurs fautes. (Riom, 26 oct. 1926. Gaz Pal. 14 janv. 1927.)

(2) Il résulte *a contrario* des dispositions des trois premiers alinéas qu'en droit strict les articles du Code de la route non énumérés *ne sont pas réglementairement applicables* aux véhicules remorqués ou à l'ensemble formé par les véhicules tracteurs et les véhicules remorqués.

L'ensemble formé par le véhicule tracteur et la où les remorques est toutefois soumis en outre aux prescriptions spé-

ciales des articles 13 et 24 concernant l'éclairage, en vertu d'une réserve spéciale de ces articles.

En surplus, en tant que *véhicule automobile*, le *véhicule tracteur* reste pour lui-même assujéti à toutes les autres dispositions du Règlement, ce qui permet en fait d'étendre à ces sortes de transports les articles 8 et 51 (vitesse), 9 (croisement et dépassement), 10 (bifurcations et croisées de chemins), 12 (circulation sur les pistes spéciales), 15 (barrières de dégel), 16 (passage des ponts), 25 (signaux sonores), 30 (circulation des automobiles).

Mais il est regrettable qu'aucune clause du Code de la route ne rendent applicables aux véhicules remorqués les dispositions des art. 6 (largeur du chargement) et 11 (stationnement des véhicules) qui devraient être mentionnées à l'art. 32 avec les art. 2, 3 et 5.

Si les véhicules remorqués sont soumis, en ce qui concerne les *freins* et l'*éclairage*, aux dispositions des art. 23 et 24, le Service des Mines n'est toutefois pas appelé à s'assurer que les conditions énoncées sont remplies, attendu que les véhicules remorqués n'étant pas des véhicules automobiles (supra p. 304) ne sont pas assujéti à la réception prévue par l'art. 26, cet article ne figurant d'ailleurs pas parmi ceux énumérés au premier alinéa de l'art. 32.

(3) Les termes de « *nécessité absolue* » ont, en jurisprudence, une signification *très exclusive*, la simple nécessité étant déjà assimilée à la force majeure (nota de l'article 11 et développements du Livre III).

Précisé qu'un *véhicule automobile remorqué par un moyen de fortune* (corde ou chaîne) doit avoir un *conducteur muni du permis de conduire*. (Décis. T. P. 10 mars 1930.)

(4) Poids total en charge, supra p. 343.

(5) Les dispositions de l'art. 32 B montrent l'intérêt qui s'attache à ce que les véhicules, tracteur et remorque, portent la plaque indicative de leur poids (supra 346, nota 5).

(6) Voir les réserves indiquées à l'art. 14 (nota 2 et 3, supra p. 279 pour le cas spécial où les trains empruntent des voies communales).

(7) Il serait *anormal*, sans qu'en fait aucune irrégularité puisse être relevée, étant donné la liberté d'appréciation laissée au Préfet par l'art. 33, que la vitesse maximum se trouve supérieure à celle qui résulterait de l'application des dispositions de l'arrêté ministériel du 25 janv. 1923 (supra p. 389, nota 13).

(8) Le pouvoir de statuer semblerait plutôt revenir au *Ministre de l'Intérieur*, surtout que le plus grand nombre de voies publiques (toutes, sauf les routes nationales et départementales) ne relève d'aucune manière du Ministre des Travaux Publics, et qu'en tout état de cause c'est le Ministre de l'Intérieur qui est normalement compétent pour les questions de police.

(9) Lire « *Commission centrale des automobiles et de la circulation générale* ».

(10) Renseignements généraux au Livre III, poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 33

Courses d'automobiles. — « Lorsque le parcours d'une course d'automobiles est compris dans l'étendue d'un seul département, l'autorisation est donnée par le Préfet après avis des Chefs de service de voirie et des Maires des communes traversées.

« Lorsque le parcours comprend plusieurs départements, l'autorisation est délivrée par le Ministre de l'Intérieur sur l'avis des Préfets des départements traversés, après consultation des chefs de service de voirie et des Maires (1).

« Les frais de surveillance et autres occasionnés à l'Administration par la course sont supportés par les organisateurs de celle-ci, qui doivent déposer à cet effet une consignation préalable (2). »

PENALITES (3). — C'est évidemment aux *organisateurs* de la course qu'incombe le soin de solliciter l'autorisation prescrite.

Si une course a lieu sans l'autorisation indiquée, les organisateurs seront passibles des peines prévues par les art. 471, 15°, et 474 du Code pénal (amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, emprisonnement pendant trois jours au plus) sans préjudice de la condamnation à la réparation des dommages occasionnés à la route (livre III). Leur responsabilité sera, d'autre part, gravement engagée si un accident se produit (4). Enfin, les *coureurs* eux-mêmes pourront être l'objet de procès-verbaux pour les infractions au Règlement qu'ils commettront, par exemple s'ils n'observent pas rigoureusement les dispositions de l'art. 31 concernant la vitesse des automobiles, puisqu'aucune autorisation ne viendra les en dispenser.

Comme pour l'article 32, C, et pour les mêmes motifs, les conditions imposées dans les autorisations devront être considérées, pour la répression, au même titre que si elles étaient directement inscrites dans le Code de la route. En conséquence, si les dispositions violées concernent la direction des véhicules, les peines applicables aux contrevenants seront celles du tableau I de la page 304, si elles concernent la vitesse, celles du tableau de la page 245, etc.

NOTA

1° Aux termes d'une Circ. int., 12 déc. 1925 ; « aucune

» épreuve, automobile, professionnelle ou d'amateurs, sportive,
 » de vitesse, d'endurance, de tourisme ou autre ne devra avoir
 » lieu, sur une voie publique quelconque, sans une autorisation
 » spéciale et préalable donnée par le Préfet, après avis des chefs
 » de voirie et des Maires des communes traversées, pour les
 » épreuves disputées sur l'étendue d'un seul département, et par
 » le Ministre de l'Intérieur sur avis des Préfets et après consul-
 » tation des chefs de service de voirie et des Maires, pour les
 » épreuves empruntant les voies publiques de plusieurs départe-
 » tements ».

» Toute autorisation donnée dans ces conditions sera por-
 » tée par les organisateurs qui l'auront obtenue à la connais-
 » sance des Maires de toutes les communes traversées ; à défaut
 » de la justification de cette autorisation, les autorités adminis-
 » tratives locales, responsables de la sécurité publique, devront
 » s'opposer, suivant les cas, au départ ou au passage des con-
 » currentes, et faire procéder à toutes constatations utiles en vue
 » de poursuites judiciaires éventuelles ».

Cette circulaire, d'autre part, invite les Préfets à prendre, chacun dans leur département, un arrêté spécial conforme à un modèle annexé, pour réglementer les courses d'automobiles. Il y est en outre stipulé :

« En adressant leur demande d'autorisation à l'autorité
 » compétente, les organisateurs devront lui communiquer l'iti-
 » néraire détaillé de l'épreuve, son règlement complet, le nom-
 » bre des engagements, les dates et heures du départ initial,
 » du départ et de l'arrivée probable aux étapes et aux termes du
 » parcours, en-temps voulu pour permettre de consulter les ser-
 » vices intéressés, notamment sur la viabilité des chemins et
 » des routes, et de prescrire toutes les mesures nécessaires ».
 (Même Circ.).

La demande doit être adressée au moins 30 jours avant la date de l'épreuve (arrêté type joint à la circulaire).

2° Les organisateurs doivent encore souscrire « le double en-
 » gagement formel de payer éventuellement tous les frais de
 » surveillance et autres occasionnés par l'épreuve, et d'imposer
 » à tous les concurrents l'obligation d'observer rigoureusement
 » les arrêtés locaux relatifs à la circulation ». (Circ. int. 12 déc. 1925, précité). Dans les frais à supporter par les concurrents, entrent les dépenses devant résulter aussi bien des travaux préparatoires qu'il pourrait y avoir lieu d'exécuter à l'occasion de la course, que des travaux de remise en état qui seront rendus nécessaires par l'épreuve. Le montant de cette évaluation doit être consigné par les organisateurs préalablement à toute autorisation et sans préjudice d'être tenu à un paiement supplémentaire au cas où les dépenses réelles seraient supérieures à la consignation (Circ. T.P. 15 oct. 1922).

Enfin, les organisateurs doivent stipuler, par lettre spéciale, qu'ils « déchargent expressément l'Etat, les départements, les
 » communes et leurs représentants de toute responsabilité ci-
 » vile en ce qui concerne tous les risques éventuels, et notam-
 » ment les conséquences des dommages qui pourraient être cau-
 » sés aux personnes ou aux biens par le fait, soit de l'épreuve
 » ou de ses essais, soit d'un accident survenu au cours ou à

» l'occasion de l'épreuve, s'engagent à supporter les mêmes risques et déclarent être assurés à cet effet auprès d'une Compagnie agréée par le Ministre du Travail, notoirement solvable
 » par un contrat spécifiant qu'en aucun cas cette Compagnie ne pourrait mettre en cause la responsabilité administrative ».
 (Circ. int. 1^{er} juin et 18 juil. 1927).

Cette dernière condition, dans sa forme générale et absolue, paraît dans une certaine mesure contraire à l'ordre public. Citons dans ce sens un arrêt du Cons. d'Et. 3 juil. 1914 (D. P. 1918.3.8), décidant qu'un Maire commet un excès de pouvoir en subordonnant l'octroi de l'autorisation à l'obligation pour les organisateurs de prendre l'engagement « de substituer leur responsabilité à celle de la commune, quant aux dégâts et dommages qui pourraient être causés, soit directement, soit indirectement du fait de leur organisation ».

Il n'appartient pas en effet à une autorité administrative de modifier les règles établies par la Loi touchant la responsabilité civile des communes à raison des dommages causés par des troubles sur la voie publique.

Mais en dehors des cas de troubles régis par la Loi du 16 avril 1914 (art. 106 et suivants de la Loi municipale), l'engagement des organisateurs reste valable.

Il a été notamment jugé que, s'il n'est pas permis à un Maire de se substituer à une société privée dans l'exercice de ses attributions et que si malgré cette substitution il n'en reste pas moins, en principe, responsable vis-à-vis des tiers de l'insuffisance des mesures prises et de leurs suites dommageables, aucune Loi ni aucun principe d'ordre public ne s'opposent à ce qu'il soit stipulé, dans les rapports directs de la commune avec l'organisateur, que ce dernier assumera toutes les charges de l'exécution et en subira tous les risques (Civ. 23 oct. 1912, D.P. Chr. 122).

(3) Renseignements généraux au Livre III (Poursuites et répression des infractions).

(4) Ainsi jugé qu'une société qui organise une *course de bicyclettes* doit prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les accidents et, sans se borner à aviser les Maires de communes qui doivent être traversées par les coureurs, *se concerter avec les municipalités* sur les précautions à prendre et au besoin neutraliser la traversée des villes.

En n'agissant pas ainsi, elle commet une *grave négligence* constituant une faute caractérisée qui lui est imputable et elle est à bon droit déclarée responsable d'un accident occasionné dans la rue par un des participants (Req. 16 juin 1914, D.P. 1917.1.1914).

Une Association sportive automobile qui, en organisant une course dangereuse, n'a pas pris les précautions indispensables pour éviter les accidents, commet une grave imprudence qui justifie sa condamnation à la réparation intégrale du dommage causé à un *spectateur blessé pendant la course* (Req. 19 juin 1929. Gaz. Trib. 19 nov. 1929).

CHAPITRE IV

Dispositions spéciales aux véhicules attelés ou automobiles affectés à des services publics de transports en commun

CHAPITRE IV

Dispositions spéciales aux véhicules, attelés ou automobiles, affectés à des services publics de transports en commun.

SOMMAIRE :

	Pages
<i>Principes de la réglementation. Régime.....</i>	403
<i>Base juridique</i>	404
<i>Définitions. Véhicules des services publics de transports en commun, voitures publiques, voitures de messageries, omnibus, voitures de place et de remise, etc.</i>	405
<i>Pénalités. Règles générales.....</i>	408
<i>Nota</i>	410
<i>ARTICLE 34. — Déclaration. Commentaires, pénalités et nota</i>	415
<i>ARTICLE 35. — Freins. Commentaires, pénalités et nota</i>	415
<i>ARTICLE 36. — Dispositions intérieures et extérieures des véhicules. Commentaires, pénalités et nota.</i>	417
<i>ARTICLE 37. — Eclairage. Commentaires, pénalités et nota</i>	419
<i>ARTICLE 38. — Réception. Commentaires, pénalités et nota</i>	420
<i>ARTICLE 39. — Autorisation de circuler et de stationner. Commentaires et pénalités.....</i>	422
<i>Nota</i>	423
<i>ARTICLE 40. — Indications diverses et tarifs. Commentaires et pénalités.....</i>	424
<i>Nota</i>	425

ARTICLE 41. — <i>Obligations imposées aux conducteurs.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	427
ARTICLE 42. — <i>Droit de passage.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	429
ARTICLE 43. — <i>Création des relais.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	430
ARTICLE 44. — <i>Organisation des relais.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	431
ARTICLE 45. — <i>Registre des réclamations.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	432
ARTICLE 46. — <i>Dispositions spéciales aux voitures internationales.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	433
ARTICLE 47. — <i>Publicité des dispositions précédentes.</i> Commentaires, pénalités et nota.....	434

CHAPITRE IV

Dispositions spéciales aux véhicules attelés ou automobiles affectés à des services publics de transports en commun

PRINCIPES DE LA REGLEMENTATION. — REGIME.
— Avant la Révolution (1), seuls les titulaires d' « Offices », accordés par *Lettres patentes royales*, avaient le droit d'organiser des transports pour autrui. Les services publics de transports se trouvaient ainsi, en fait, soumis à un *régime de concession*.

De nos jours, tout particulier est libre d'organiser, *comme il lui plait*, un service de transports pour autrui, *même si sur le parcours choisi il existe déjà un autre service établi avec le concours des Collectivités : Etat, Département ou Communes* (2).

Mais si l'organisation des services est maintenant libre, leur exploitation proprement dite reste étroitement réglementée.

Aux termes du Chapitre IV du Code de la route, reproduisant les dispositions antérieures, les entrepreneurs des services publics de transports en commun doivent déclarer au Préfet le siège de leur principal établissement, le nombre de leurs voitures, celui des places qu'elles contiennent, le lieu de leur destination, les jours et heures d'arrivées et de départs (art. 34).

Les voitures doivent être aménagées de manière à assurer, non seulement la sécurité, mais la *simple commodité* des voyageurs (art. 36).

Il est encore stipulé que le nombre et le prix des places seront affichés dans l'intérieur des compartiments (art. 41), que les entrepreneurs tiendront, dans chaque bureau d'arrivée et de départ, ainsi qu'à chaque relai, un registre des réclamations (art. 45).

Deux articles (art. 43 et 44) ont trait à la création et à l'organisation des **relais**.

C'est en somme le maintien, sous le régime actuel de la

libre organisation des services, des garanties autrefois offertes au public par le régime de la concession (3).

Au point de vue de la *sécurité publique*, les véhicules des services publics de transports en commun sont assujettis, en dehors des conditions générales qui leur sont imposées par les autres chapitres du Code de la route, en tant que véhicules proprement dits, à des prescriptions spéciales.

Ils doivent notamment être pourvus d'au moins un frein pouvant être facilement actionné de son siège par le conducteur, et en outre d'un autre dispositif susceptible d'immobiliser l'une au moins des roues arrière (art. 35).

Les conducteurs des véhicules attelés seront âgés d'au moins 16 ans et ceux des véhicules automobiles, d'au moins 20 ans (art. 41).

Tous les véhicules affectés à des services publics de transports en commun, qu'ils soient attelés ou automobiles, doivent être soumis, avant leur mise en circulation, à la visite d'un technicien désigné par le Préfet.

Cette visite est renouvelée toutes les fois que l'Autorité le juge nécessaire (art. 38). Elle doit avoir lieu au moins une fois par an (Circ. T.P. 7 juil. 1924, *infra* p. 421, nota 3).

Enfin, par une circulaire commune du 7 juillet 1924, les Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics ont rappelé aux Préfets qu'ils tenaient de leurs pouvoirs généraux de police le droit de réglementer d'une manière plus rigoureuse, *dans l'intérêt de la sécurité et de la tranquillité publique*, la circulation dans leur département de tous les véhicules *et en particulier de ceux qui sont affectés à un service public de transports en commun*.

Les Maires disposent des mêmes pouvoirs dans l'intérieur des agglomérations (L. du 5 av. 1884, art. 98 et 99 ; Code de la route, art. 62, Livre III) (4).

BASE JURIDIQUE. — Il résulte de ce qui précède que les services publics de transports en commun sont réglementés, *non seulement dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics, mais encore dans l'intérêt proprement dit des voyageurs*.

Certaines dispositions du Chapitre IV du Code de la route n'ont, en effet, d'autre objet que de garantir le public contre les prétentions abusives des entrepreneurs, à qui l'exploitation des services confère un véritable monopole de fait.

Ces dispositions ne rentrent pas évidemment dans le cadre des mesures que le Chef de l'Etat, ou les Préfets et Maires, peuvent édicter de leur propre autorité en vertu de leurs pouvoirs de police. Elles sont par ailleurs contraires au principe de la liberté du commerce et de l'industrie proclamé par la loi du

2-17 mars 1791. Elles ne peuvent donc être valables qu'autant que des textes législatifs spéciaux les ont prévues.

Ces textes législatifs sont au nombre de deux : la Loi du 28 av. 1832 (C.P. art. 475, 4°) et la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 3).

La Loi du 28 avril 1832 (C.P. 475, 4°) stipule que « seront punis d'amende, depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusive-ment... ceux qui contreviendront aux dispositions des Ordonnances et Règlements ayant pour objet la solidité des voitures publiques ; leur poids ; le mode de leur chargement, le nombre et la sûreté des voyageurs ; l'indication dans l'intérieur des voitures, des places qu'elles contiennent et du prix des places, l'indication à l'extérieur du prix des places. »

La Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 3) prévoit que pour les « voitures de messageries » circulant sur les routes nationales, départementales, et les chemins vicinaux de grande communication, des règlements d'administration publique déterminent : « 1° les conditions relatives à la solidité et à la stabilité des voitures ; 2° le mode de chargement, de conduite et d'entretien des voitures ; 3° le nombre de personnes qu'elles peuvent porter ; 4° la police des relais ; 5° les autres mesures de police à observer par les conducteurs, cochers ou postillons, notamment pour éviter ou dépasser d'autres voitures. »

Par ailleurs, lorsque les Collectivités concèdent ou subventionnent un service de transports (nota 2, infra p. 410), elles ont la faculté de subordonner l'octroi de la concession ou de la subvention à telles conditions qu'il leur plaît, et notamment à des conditions n'intéressant pas directement la sécurité ou l'ordre publics.

Ces conditions sont inscrites dans une convention, avec cahier des charges annexé, passée avec l'entrepreneur (5).

Seules, celles des conditions énoncées qui sont la reproduction de prescriptions réglementaires peuvent, le cas échéant, justifier des poursuites pénales (voir sur le principe, Crim. 16 fév. 1929, au livre III, Poursuite et répression des infractions).

DEFINITIONS. — Alors que la Loi du 28 av. 1832 (C.P. art. 475, 4°) emploie, pour désigner les catégories de véhicules de transports qu'elle régit, l'expression de « voitures publiques », on trouve, dans la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 3), celle de « voitures de messageries », dans le Code de la route (Chapitre IV), celle de « véhicules, attelés ou automobiles, affectés à des services publics de transport en commun », et enfin dans les arrêtés préfectoraux ou municipaux, celles d'« omnibus », de « voitures de place et de remise », de « voitures sans remise » ou de « grande remise », etc.

L'expression de « voitures publiques » est évidemment la plus générale.

Elle s'applique à *tous les véhicules effectuant des transports pour le public*, qu'ils soient à traction mécanique, à traction animale ou même à bras (poussettes), ou que le transport ait lieu gratuitement ou à prix d'argent.

On ne doit pas, toutefois, considérer comme voiture publique, un véhicule sur lequel, *occasionnellement*, son propriétaire transporte, à titre personnel, quelqu'un à qui il lui plaît de rendre gratuitement ce service, car le transport a, dans ce cas, de toute évidence, un caractère purement privé. Il n'en serait plus de même si un *paiement était exigé* : ce paiement impliquerait la commercialité du service rendu et par suite le caractère public du transport.

Bien que l'expression de « *voitures publiques* » ne signifie pas elle-même que les véhicules auxquels elle s'applique seront des véhicules servant au transport des personnes, la Loi de 1832 semble les viser exclusivement. Elle se réfère en effet aux Ordonnances et Règlements ayant pour objet le nombre et la sûreté des voyageurs, l'indication des places et de leur prix, etc., c'est-à-dire des conditions intéressant uniquement les véhicules servant au transport des personnes.

Donc, en principe, les véhicules utilisés pour les transports publics de marchandises ne rentrent pas dans la catégorie des « voitures publiques », mentionnée par la Loi du 28 avril 1832.

L'expression dont la portée est ensuite la plus étendue, est celle de « **véhicules, attelés ou automobiles, affectés aux services publics de transports en commun** » (Code de la route, Chapitre IV).

En principe, les véhicules de cette catégorie doivent répondre à *trois conditions* :

Il faut qu'ils soient *affectés à un service de transports*, que ce service soit *public* et que les transports effectués aient le caractère de « *transports en commun* ».

L'expression de « *transports en commun* » ne peut évidemment s'appliquer qu'à des transports de personnes. Le Chapitre IV du Code de la route ne concerne donc pas, en principe, les transports de marchandises. Les véhicules effectuant de ces transports n'y seront donc soumis que si, ne fût-ce qu'occasionnellement, ils font en même temps des transports en commun de personnes.

Une circulaire T.P. du 16 juillet 1925 énumère deux classes principales de véhicules satisfaisant aux trois conditions indiquées, savoir :

« *Les voitures aménagées par les garagistes pour les excursions, pèlerinages, promenades, si ces voitures sont, ne fut-ce qu'occasionnellement, louées à tant la place occupée et au premier occupant, les jours où elles sont mises en route (6).*

« 2° Les voitures affectées aux services réguliers subventionnés ou non.

« Par contre, ne peuvent pas être considérées comme voitures affectées à un service public de transports en commun :

« 1° Les véhicules utilisés par des industriels pour le transport de leur personnel. Il s'agit bien là, en effet, d'un transport en commun, mais non d'un service public.

« Il en est de même des omnibus privés faisant le service de la gare pour un hôtel déterminé (7), si ces omnibus ne font pas en même temps un service public de ville admettant tous les voyageurs.

« 2° Les voitures de louage, quelle que soit leur contenance, si elles sont indivisiblement louées, que ce soit à la course ou à la distance, à l'heure ou à la journée. Ces voitures effectuent parfois un service public, mais jamais un transport en commun, à raison même du mode de locomotion (8). »

L'expression de « voitures de messageries » de la Loi du 30 mai 1851, a une signification plus restreinte.

D'après une circulaire du Ministre de l'Intérieur du 20 mars 1877, on ne doit pas considérer comme « voitures de messageries » les voitures partant d'occasion ou à volonté, ni celles qui, dans leur service habituel d'un point fixe à un autre, ne sortent pas d'une même ville ou d'un rayon de quinze kilomètres de ses limites (9).

En fait, les voitures de messageries sont exclusivement celles qui assurent un service régulier, interurbain, de transports en commun.

Elles rentrent en principe dans la catégorie des « véhicules affectés à des services publics de transports en commun », faisant l'objet du Chapitre IV du Code de la route.

Les arrêtés préfectoraux ou municipaux distinguent les « omnibus » et les « voitures de place et de remise » (10).

En principe, les omnibus sont les correspondants pour les villes ou leur banlieue immédiate, des voitures de messageries.

Contrairement à ce qui a lieu pour les omnibus, les « voitures de place et de remise » n'ont pas de parcours fixe et circulent à la volonté de leurs occupants.

On les dit simplement « voitures de place » lorsqu'elles restent en quête du client sur la voie publique, et « voitures de remise » lorsqu'elles sont rentrées après chaque course dans les locaux qui leur servent de remise, où les clients doivent se rendre pour les louer (11).

Plus spécialement, les « voitures sans remise » sont celles qui stationnent dans des locaux ouverts et attenants à la voie

publique et sont louées à l'heure ou à la course d'après un tarif uniforme et obligatoire, et « *voitures de grande remise* » celles qui sont remisées dans des locaux fermés, se louent à la journée et à la semaine ou au mois et marchent sur commande à prix débattu (Crim. 11 juil. 1885, D.P. 86.1.277) (12).

Le droit pour les Préfets et Maires de réglementer la circulation des omnibus et voitures de place ou de remise, dérive de leurs pouvoirs généraux de police (L. 5 av. 1884, art. 98 et 99, livre III), rappelés par l'art. 62 du Code de la route et la circulaire du 7 juil. 1924 (*supra* p. 404), ainsi que des dispositions générales de la loi du 28 avril 1832 visant tous règlements des autorités administratives (*supra* p. 405) (13).

REMARQUES. — Les renseignements qui précèdent montrent que le Chapitre IV du Code de la route est loin de s'appliquer à toutes les voitures publiques.

En fait, seules celles des *grandes entreprises de transports* qui offrent déjà par leur organisation toutes garanties, sont assujetties à la réglementation. Par contre, celles des *transporteurs occasionnels, les plus dangereuses*, y échappent en principe. Ainsi, dans la période d'après guerre, on a vu de nombreux particuliers acheter à vil prix des véhicules usagés au Service de la Liquidation des stocks, et effectuer avec ces véhicules des transports occasionnels de personnes sans ne les avoir jamais soumis à une visite quelconque.

Le Code de la route présente sur ce point une lacune.

En vue de la combler, les circulaires des 7 juil. 1924 et 16 juil. 1925 ont suggéré aux Préfets et Maires d'étendre, *en vertu de leurs pouvoirs de police ou à l'occasion de la délivrance de permis de stationnement* (14), les prescriptions du Code de la route aux voitures publiques qui n'y sont pas soumises.

Mais ce remède est peu efficace car, dans la pratique, les Préfets et Maires éprouvent des difficultés à instituer des mesures qui ne sont pas nécessairement les mêmes dans les départements ou communes limitrophes.

On doit d'ailleurs considérer *comme éminemment regrettable* que les Préfets et Maires soient ainsi appelés à suppléer aux défaillances de la réglementation générale, car on les habitue ainsi à rompre l'uniformité de régime péniblement acquise pour l'ensemble du Territoire par l'élaboration du Code de la route.

PENALITES. — REGLES GENERALES (15). — Pour les « *voitures de messageries* » circulant sur les *routes nationales*, les *routes départementales* et les *chemins vicinaux de grande communication*, toute infraction aux dispositions du Code de la route relative à la solidité et à la stabilité des voitures, à leur mode de chargement, de conduite et d'enrayage, au nombre de personnes qu'elles peuvent porter, à la police des

relais, et d'une manière générale aux mesures à observer par les conducteurs, cochers ou postillons, notamment pour éviter ou dépasser d'autres voitures (L. du 30 mai 1851, art. 2, § 3) est punie d'une amende de 16 à 20 francs en principal et d'un emprisonnement de six à dix jours (Même L., art. 6).

Lorsqu'une même infraction a été constatée à *plusieurs reprises, pendant le parcours d'un même relai*, il ne doit être prononcé *qu'une seule condamnation* (Même L., art. 12, § 2).

En dehors du cas ci-dessus, pour toute *voiture publique circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication*, l'infraction donnera lieu seulement à l'application d'une amende de 5 à 30 francs en principal lorsque les dispositions violées du Code de la route auront trait à la forme des moyeux, au maximum de la longueur des essieux et au maximum de leur saillie au delà des essieux, à la forme des bandes des roues, à la forme des clous des bandes, au maximum du nombre des chevaux de l'attelage que peut comporter la libre circulation sur les routes, aux mesures à prendre pour régler momentanément la circulation pendant les jours de dégel et les précautions à prendre pour la protection des ponts suspendus. (L. du 30 mai 1851, art. 2, § 1 et art. 4.)

Lorsqu'une même infraction est constatée à *plusieurs reprises*, il n'est prononcé *qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre la première et la dernière constatation*. (Même L., art. 12, § 1.)

D'une manière plus générale, pour les infractions ne rentrant pas dans aucun des deux cas précédents, qu'elles concernent les dispositions du Code de la route ou celles de tout autre règlement des autorités administratives (décret ou arrêté ministériel, préfectoral ou municipal), les contrevenants sont passibles d'une amende depuis six francs jusqu'à dix francs inclusivement en principal, avec un emprisonnement possible pendant trois jours au plus, si le fait répréhensible se rapporte à la solidité des *voitures publiques*, ou à leur poids, au mode de leur chargement, au nombre et à la sûreté des voyageurs. L'amende depuis six francs jusqu'à dix francs inclusivement est seule prononcée lorsque les prescriptions violées ont pour objet l'indication, dans l'intérieur des voitures, des places qu'elles contiennent ou du prix des places, et, à l'extérieur, du nom du propriétaire. S'il y a récidive, la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus doit toujours être appliquée (C.P. art. 475, 4^o, 476 et 478).

Les infractions relatives à l'apposition de la plaque du propriétaire sur les véhicules, sont punies, conformément aux indications données dans les commentaires de l'article 5 du Code de la route.

Enfin, dans tous autres cas d'infractions aux dispositions du Code de la route ou aux règlements légalement intervenus de l'autorité administrative, on appliquera uniformément les sanc-

tions des art. 471, 15° et 474 C.P., savoir : une amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal avec un emprisonnement pendant trois jours au plus s'il y a récidive.

En principe, les entrepreneurs de transports sont responsables de l'inobservation des mesures de police *par leurs cochers ou conducteurs* (Crim. 7 mai 1870, D.P. 70.1.313 ; voir les développements du Livre III (16).

Rappelons encore que la violation des conditions imposées par les conventions ou cahiers des charges d'entreprises de transports concédés ou subventionnés, n'est susceptible de justifier des poursuites pénales qu'autant que ces conditions sont la reproduction de dispositions réglementaires (voir sur les principes L. III) et, dans un autre ordre d'idées, que *ceux qui refusent de payer le prix de location d'une voiture de place* sont passibles de peines spéciales, édictées par la Loi du 31 mars 1926 (J.O. 1^{er} avril), *savoir un emprisonnement de six jours à trois mois et une amende de 16 à 1.000 francs.*

NOTA

(1) Supra p. 84.

(2) Il existe toutefois une *exception*.

La Loi du 5 avr. 1884 (art. 115) maintient aux municipalités, sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure (Préfet et exceptionnellement chef de l'Etat), le pouvoir de passer avec des particuliers des contrats portant concession à *titre exclusif* des grands services municipaux. Les municipalités peuvent donc concéder à un entrepreneur le droit exclusif d'exploiter un service public de transport sur un parcours déterminé ou sur l'ensemble des voies de leur commune où elles ont compétence.

L'entrepreneur de services d'omnibus qui, *concessionnaire moyennant redevance*, du droit *exclusif* de circulation dans les rues d'une ville avec faculté d'arrêt et de stationnement, voit son trafic diminuer par l'effet de la concurrence de services que l'autorité municipale a laissé s'établir en *contravention aux règlements locaux de police*, est fondé à réclamer à la commune des *dommages-intérêts* pour cette diminution de jouissance de son privilège ; et cela alors même qu'il aurait été admis à se porter partie civile dans les procès faits aux contrevenants. (Aix, 17 fév. 1870, D.P. 71.2.130).

Lorsque postérieurement au traité de concession, les décisions judiciaires ont reconnu que le privilège qu'il conférait, a été concédé *sans droit* sur certaines voies publiques *n'ayant pas le caractère de voies municipales*, il y a lieu, au profit de l'entrepreneur, à une réduction proportionnelle de la redevance stipulée pour prix de concession (même arrêt).

Signalons, dans un autre ordre d'idées, qu'une *Loi du 21 août 1923* (déc. 21 mars et 23 juil. 1925), prévoit l'octroi par l'Etat de subventions aux départements pour l'organisation et l'exploitation, avec le concours des communes, de services pu-

blics réguliers de transports par voitures automobiles ou à traction électrique.

(3) Dans plusieurs pays étrangers, par exemple en Italie, les services publics de transports en commun restent soumis au régime de la concession. C'est pourquoi ces services ont été exclus de la Convention internationale sur la circulation automobile du 24 avril 1926 (J. O. du 16 mars 1930).

(4) Voir notre remarque et la jurisprudence nota 13 ci-dessous.

(5) Rappelons que, pour les services publics subventionnés par l'Etat (L. 21 août 1923, nota 2, supra p. 410), un modèle spécial de convention, avec cahier des charges annexé est prévu par les Décr. des 21 mars 1924 et 23 juil. 1925.

(6) Définition incomplète :

a) Aucun terme du règlement ne permet de restreindre aux seuls véhicules des garagistes la portée des dispositions du chapitre IV du Code de la route ;

b) Les excursions, pèlerinages et promenades, ne sont pas les seuls motifs de sortie des véhicules. Ainsi devront néanmoins être regardés comme affectés à des services publics de transports en commun les véhicules utilisés comme tels pendant les jours de foire ou de marchés (Voir quest. écr. N° 49.184 Ch. Dép. 12 déc. 1923). Il n'y avait d'ailleurs pas plus lieu de rechercher la qualité du propriétaire des véhicules que le motif de leurs sorties.

(7) Opinion très contestable, attendu que les hôtels sont des établissements commerciaux admettant le public.

(8) Exemple : taxi-automobiles, taximètres, etc...

(9) Décidé que les dispositions de la Loi du 30 mai 1851, visant les « voitures de messageries », ne s'appliquent pas aux omnibus fiacres et autres voitures de place, destinées à ne circuler que dans l'enceinte d'une ville ou sur le territoire d'une commune ou entre une ville et sa banlieue. (Crim. 19 janv. 1854, D.P. 54.2.143).

(10) Voir le nota précédent.

(11) Jugé qu'un arrêté municipal, pour éviter toute confusion entre les voitures de place et de remise, et par suite toute contestation entre les usagers et les conducteurs, peut stipuler, dans l'intérêt de l'ordre public, que les voitures de remise ne pourront porter un numérotage identique à celui des voitures de place, et d'autre part, les loueurs ne pourront utiliser qu'un appareil réglementaire de contrôle à l'exclusion des taximètres réglementaires (Cons. d'Et. 30 mars 1928, ville de Pau).

(12) L'arrêté municipal qui réglemente les voitures de remise est applicable, non seulement aux voitures dites « sans remise » mais encore aux voitures dites de « grande remise ». (Crim. 11 juillet 1885, D. P. 86.1.277).

(13) Répertoire du droit administratif, tome 28, Voirie ter-

restre, p 235, N° 304. « En ce qui concerne le service des » voitures de place notamment, elle (la jurisprudence de la » Cour de Cassation) admet que le Maire a, non seulement le » droit de leur assigner les lieux de stationnement, mais encore » celui de les assujettir à un tarif obligatoire affiché dans l'inté- » rieur de chaque voiture (Cass. 27 fév. 1875, Sylva). Il peut » également soumettre les voitures de remise à une vérification » préalable (Cass. 13 déc. 1884, Chabert). L'autorité municipale » peut encore imposer aux cochers de voitures de place l'obli- » gation de subir un examen technique (Cass. 27 fév. 1903, Ville » de Bordeaux), et la nécessité d'une autorisation préalable » peut être étendue aux omnibus de gare des hôtels qui font en » outre le service de ville (Cass. 20 avr. 1893, Lemaire).

» Cette réglementation n'est licite qu'en tant qu'elle est la con- » dition de stationnement sur la voie publique : le Maire ne » peut sans excès de pouvoir, réglementer les voitures faisant » un service public de promenades dans une ville et ses envi- » rons, si elles ne stationnent pas sur la voie publique, si elles » n'acceptent d'autres clients que ceux qui ont retenu leur place » d'avance et si elles ne s'arrêtent en cours de route, ni pour » prendre, ni pour déposer des voyageurs (Cons. d'Et. cont. » 5 mai 1889, Cook et Ansaldi) ». Dans le même sens, circ. T.P. 16 juil. 1925, infra p. 406.

Cette dernière opinion est bien contestable et paraît en tout état de cause peu juridique. Un Maire commet un détournement de pouvoir manifeste, lorsqu'à l'occasion de la délivrance des « permis de stationnement » prévus par l'art. 98, 2^e alinéa, de la Loi du 5 avr. 1884, il impose aux bénéficiaires des conditions n'ayant aucun rapport avec l'autorisation sollicitée. En effet, la Loi stipule seulement que les permis seront accordés « moyennant redevance » et « sous les réserves imposées par l'art. 7 de la Loi du 11 Frimaire an VII », c'est-à-dire après que les autorités supérieures chargées de la surveillance des voies intéressées, auront reconnu que les autorisations peuvent être accordées « sans gêner la voie publique, la circulation et la liberté du commerce ». Le Maire a la faculté, en vertu de ses pouvoirs discrétionnaires, de refuser l'autorisation si les intérêts de la sécurité ou l'ordre public sont en cause. Mais s'il l'accorde, il ne saurait, sans tomber dans l'illégalité, profiter de cette circonstance pour soumettre le permissionnaire à des sujétions étrangères au fait proprement dit du stationnement, seul objet de l'autorisation. Toutefois si, en vertu d'une réglementation générale, préalable, le Maire a imposé aux entrepreneurs de services publics certaines conditions spéciales dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics, il pourra valablement rappeler ces conditions dans les arrêtés individuels délivrant les permis de stationnement.

Enfin, il va de soi qu'un Maire conserve le droit, en vertu de ses pouvoirs de police, rappelés à l'art. 62, de réglementer, dans l'intérieur des agglomérations, la circulation de tous les véhicules, donc y compris des véhicules affectés aux services publics, même contrairement à l'opinion citée ci-dessus, s'ils ne stationnent pas sur la voie publique, n'acceptent d'autres clients que ceux qui ont retenu leur place d'avance ou ne s'arrêtent pas en cours de route.

Il a d'autre part été jugé, qu'est légal et obligatoire le règlement municipal *qui défend aux cochers de voitures de places d'aller au devant des voyageurs et leur prescrit de rester sur leur siège ou à la tête de leurs chevaux* (Crim. 5 mars 1847, D.P. 47.3.37), *de ne faire stationner leurs véhicules que sur certains points déterminés ou de ne les faire circuler en quête de voyageurs*. Le juge de police n'a pas le droit d'apprécier de tels arrêtés au point de vue de l'utilité ou de l'opportunité que peut avoir la mesure adoptée (Crim. 17 nov. 1881, D.P. 83.5.470).

Est encore légal et obligatoire, l'arrêté municipal *qui interdit rigoureusement le stationnement des véhicules dans les rues de la ville et sur tout le pourtour d'une place publique* (Crim. 14 nov. 1868, D.P. 69.1.382). Le Maire agit dans la limite de ses pouvoirs en imposant aux exploitants de voitures de places l'obligation de se soumettre *au paiement d'un droit de stationnement* (Cons. d'Et. 28 nov. 1890, D.P. 92.3.48), *en limitant le nombre des entreprises des voitures publiques dans l'intérêt de la sûreté et de la commodité de la circulation*. (Cons. d'Et., 2 août 1870, D.P. 72.3.27).

Les dispositions d'un arrêté par lequel le Maire, pour prévenir les encombrements et restreindre le nombre des voitures sur certaines lignes très fréquentées, *n'accorde qu'à une seule entreprise de voitures omnibus le droit de s'arrêter pour prendre en route et décharger les voyageurs, se justifie* comme mesure de police *et n'est pas incompatible avec le principe de la liberté et de l'industrie* ; elle doit, par suite, être observée tant qu'elle n'a pas été réformée par l'autorité supérieure, sauf aux entreprises intéressées qui soutiendraient être gênées dans l'exercice de leur industrie sans nécessité suffisante et sans utilité plausible pour l'intérêt public, à faire prévaloir leurs griefs devant cette autorité. (Crim. 14 nov. 1868, D.P. 68.1.382).

Le Maire ne peut toutefois, sans violer le principe de la liberté du commerce, inscrit dans la Loi du 17 mars 1791, disposer que le nombre des voitures mises en circulation par chaque entrepreneur *ne pourra être moindre de quatre* (Cons. d'Et. 3 fév. 1911, D.P. 1913.3.19). Sont entachées d'excès de pouvoir, les mesures prises par un arrêté municipal et consistant à assigner aux voitures d'une compagnie de transports par automobiles *des numéros d'ordre spéciaux*, ces mesures étant de nature à entraver l'application des dispositions réglementaires contenues dans l'art. 7 du Décr. des 10 mars 1899 et 10 sept. 1901, et à nuire à leur efficacité. (Cons. d'Et. 3 mars 1918, D.P., Ch. 1918 p. 21).

Signalons enfin, que la jurisprudence reconnaît aux Maires le droit de fixer le *tarif des voitures de places*, en considérant cette mesure comme indispensable pour le maintien de l'ordre sur la voie publique (Crim. 22 juil. 1865, D.P. 65.1.499 ; 29 mars 1884, D.P. 84.1.428 ; Cons. d'Et. 24 fév. 1889, etc...). Le Maire peut, notamment, établir un *tarif* basé sur les distances parcourues et prescrire l'usage des *compteurs* en vue d'assurer l'application de ce tarif ; mais *il excéderait ses pouvoirs* en ordonnant que les compteurs seront *d'un modèle agréé par l'Administration* (Cons. d'Et. 24 fév. 1889). Voir d'autre part, sur les

mêmes questions, les notas précédents et, en particulier, l'arrêté du Cons. d'Et., 30 mars 1928, ville de Pau.

(14) Voir nos réserves, nota 13 p. 412.

(15) Renseignements divers au Livre III (poursuite et répression des infractions).

(16) Signalons dons un autre ordre d'idées, que, par application des mêmes principes, un entrepreneur de transports peut être déclaré responsable du préjudice causé à un voyageur *pour la non exécution de la promesse faite par un conducteur à son service qui avait promis au voyageur de venir le prendre à une heure convenue.* (Trib. paix Charleville 29 nov. 1909. D. P. 1910.5.22.)

ARTICLE 34

Déclaration. — « Les entrepreneurs de services
« publics de transport en commun (1), par véhicules
« attelés ou automobiles, sont tenus de déclarer au
« Préfet du Département le siège principal de leur
« établissement, le nombre de leurs voitures, celui
« des places qu'elles contiennent, le lieu de la des-
« tination, les jours et heures de départ et d'arri-
« vée (2).

« Tout changement aux dispositions ainsi arrêtées
« donne lieu à une déclaration nouvelle. »

PENALITES (3). — Les entrepreneurs qui ne produisent pas la déclaration prescrite par l'art. 34, ou font une déclaration inexacte ou incomplète, sont passibles des peines prévues par les art. 471, 15° et 474 du Code pénal, savoir : une amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal et un emprisonnement pendant trois jours au plus en cas de récidive.

NOTA

(1) Le Préfet peut valablement, en vertu de ses pouvoirs de police rappelés à l'art. 62, imposer les mêmes obligations aux entrepreneurs n'effectuant pas à proprement parler un « service public de transport en commun », par exemple aux propriétaires de voitures de place (supra p. 407).

(2) Le fait que les entrepreneurs sont tenus de déclarer « les jours et heures de départ et d'arrivée » des voitures n'autorise toutefois pas à conclure que seuls les services pour lesquels ces jours et heures sont fixes se trouvent assujettis aux dispositions du Chapitre IV du Code de la route, car dans l'esprit du Règlement c'est seulement les jours et heures de départ et d'arrivée probables qu'on a entendu faire déclarer.

(3) Renseignements généraux supra p. 408.

ARTICLE 35

Freins. — « Les véhicules attelés aux services publics susvisés doivent être pourvu d'au moins un frein, pouvant être facilement manié de son siège par le conducteur et, en outre, d'un autre dispositif susceptible d'immobiliser l'une au moins des roues arrière.

« Dispense de ce dernier dispositif peut être accordée par le Préfet pour les véhicules circulant habituellement sur des itinéraires peu accidentés (1).

« Les véhicules automobiles affectés aux services publics susvisés sont astreints aux prescriptions de l'article 23 ci-dessus. »

PENALITES (2). — L'infraction est en principe imputable à l'entrepreneur du service public, puisqu'il s'agit de l'installation d'un accessoire fixe sur le véhicule.

Les peines applicables aux contrevenants seront en conséquence les suivantes :

- 1° Voitures de messageries circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication (L. du 30 mai 1851, § 3, 2°) : Amende de 16 à 200 francs en principal et emprisonnement de 6 à 10 jours (L. du 30 mai 1851, art. 6).
- 2° Tous autres cas : Amende depuis 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal avec emprisonnement possible pendant 3 jours au plus, un emprisonnement pendant 5 jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C.P. art. 475, 4°, 476 et 478 ; L. 28 av. 1832, « violation des règlements intéressant la sûreté des voyageurs »).

NOTA

(1) Même pour l'intérieur des agglomérations, le Préfet restera compétent, car si les Maires peuvent directement édicter des mesures plus rigoureuses que celles résultant des règlements de l'autorité supérieure (L. 5 av. 1884, art. 98 ; C. de la route, art. 62), aucun texte légal ne les autorise, au contraire, à accorder de leur propre chef, des dispenses à ces règlements.

(2) Renseignements généraux (supra p. 408 et Livre III, poursuite et répression des infractions).

ARTICLE 36

Dispositions intérieures et extérieures des véhicules. — « L'intérieur des véhicules affectés aux services publics de transport en commun doit être disposé de manière à assurer la sécurité et la commodité des voyageurs (1).

« Les indications relatives à l'itinéraire suivi doivent être placées à l'intérieur des véhicules d'une façon très apparente. »

PENALITES (2). — L'infraction est en principe imputable à l'entrepreneur du service public qui est passible, pour la violation des prescriptions du 1^{er} paragraphe, des peines prévues par les art. 475, 4^o, 476 et 478 du Code pénal (règlements intéressant la « *sûreté des voyageurs* », supra p. 409) et pour la violation des prescriptions du 2^e paragraphe, des peines prévues par les art. 471, 15^o, et 474 du même Code (supra p. 409).

Toutefois, en ce qui concerne le premier paragraphe, lorsque les dispositions violées ont simplement pour objet d'assurer la commodité des voyageurs, les peines des art. 471, 15^o, et 474 C.P. seront substituées à celles des art. 475, 4^o, 476 et 478 C.P., la question du nombre des voyageurs étant plus spécialement réglementée par l'art. 40, C. de R.

NOTA

(1) Cette condition est vérifiée lors de la visite des véhicules prévue par l'art. 38. Le nombre des places doit être affichée à l'intérieur des compartiments (art. 40), ce qui permet aux voyageurs de s'assurer qu'aucune personne n'est prise en surcharge. Le Décret du 10 août 1852 était plus explicite. Il fixait des minima de dimensions pour les places, savoir : 0 m. 48 pour la longueur de la banquette affectée à chaque place, et 1 m. 70 pour la hauteur intérieure de la caisse de la voiture.

Jugé que le conducteur qui a pris dans sa voiture des voyageurs en surcharge est responsable des accidents arrivés à ces voyageurs par suite de la manière incommode et dangereuse dont il les a placés ; même si ceux-ci ont imprudemment demandé à faire le voyage dans ces conditions irrégulières, sauf, dans ce cas, à modérer les dommages-intérêts. (Riom, 11 mars 1851, D. P. 53.2.76). Sur ce dernier point, décidé toutefois, en sens contraire, qu'il n'y a pas lieu de tenir compte, dans l'appréciation des dommages-intérêts dus à la victime, de l'imprudence qu'elle a commise en se plaçant sur la voiture en excédant du nombre autorisé des voyageurs : cette imprudence doit

être attribuée au fait direct du conducteur de la voiture puisqu'elle a même constitué de sa part une contravention aux règlements qui aggrave sa responsabilité. (Lyon, 16 juil. 1862, D. P. 63.5.329.) *L'entrepreneur est solidairement tenu, avec le conducteur, des dommages-intérêts alors même que l'admission des voyageurs n'aurait eu lieu qu'au mépris d'une recommandation expresse de ne plus prendre personne, faite au conducteur lors du départ. (Riom, arrêt précité.)*

(2) Renseignements généraux, supra 2, p. 408, et Livre III, **poursuite et répression des infractions.**

ARTICLE 37

Eclairage. — « Pendant la nuit, les véhicules affectés aux services publics susvisés seront éclairés dans les conditions fixées à l'article 4 ci-dessus s'il s'agit de véhicules à traction animale et dans les conditions fixées à l'article 24 ci-dessus, s'il s'agit de véhicules automobiles (1). »

PENALITES (2). — L'infraction est en principe imputable au conducteur (supra art. 4).

Les dispositions de l'art. 37 tendent, comme celles des art. 4 et 24, à assurer « la sûreté des voyageurs ». Le tableau des peines sera en conséquence le suivant :

1° Voitures de messageries circulant sur une *route nationale, une route départementale, un chemin vicinal de grande communication* (L. du 30 mai 1851, art. 2, 5°) : Peines de la L. du 30 mai 1851, art. 6, mentionnées supra p. 408).

2° Tous autres cas : Peines des art. 475, 4°, 476 et 478 C.P., mentionnées supra p. 409).

NOTA

(1) Les parties en italique correspondent aux modifications apportées par le Déc. 5 oct. 1929 (J. O. 29 oct. 1929).

(2) Renseignements généraux supra p. 408 et s. et Livre III. Poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 38

Réception (1). — « Aussitôt après la déclaration faite en vertu de l'article 34 ci-dessus, le Préfet ordonne la visite des véhicules, afin de constater qu'ils satisfont aux conditions nécessaires pour assurer la sûreté et la commodité du transport des voyageurs.

« Cette visite, qui pourra être renouvelée toutes les fois que l'autorité (2) le jugera nécessaire, est faite en présence du commissaire de police où à son défaut, en présence du Maire ou de son délégué (3).

« L'entrepreneur a la faculté de son côté de nommer un expert pour opérer contradictoirement avec celui de l'Administration. En cas de désaccord entre les experts, il sera statué par le Préfet sur le vu de leurs avis.

« La visite des véhicules est faite à l'un des principaux établissements de l'entreprise ; les frais sont à la charge de l'entrepreneur (4). »

PENALITES (5). — Si l'entrepreneur ne présente pas ses véhicules à la visite prescrite lorsqu'il en est requis par le Préfet, il est passible des peines prévues par l'art. 6 de la Loi du 30 mai 1851 (supra p. 408), s'il s'agit de voitures de messageries circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication, et, dans tous les autres cas, des peines prévues par les art. 475, 4^e, 476 et 478 du Code pénal (Violation des règlements concernant la « solidité des voitures publiques » et la « sécurité des voyageurs », supra p. 409). Mêmes explications que pour l'art. 39. Voir ci-après, p. 422.

NOTA

(1) Cette réception n'est pas la même que celle prévue par l'art. 26 et qui ne peut donc en dispenser, l'examen ne portant pas nécessairement sur les mêmes points.

D'ailleurs, alors que la réception prescrite par l'article 26 est spéciale aux automobiles, la réception mentionnée par l'ar-

ticle 38 s'applique à tous les véhicules, attelés ou automobiles, pourvu qu'ils soient affectés à des services publics de transport en commun.

Les véhicules des services publics subventionnés par l'Etat sont en outre soumis à une *vérification spéciale* (Déc. 21 mars 1924, supra p. 411, nota 5), essentiellement distincte des deux premières.

(2) L'autorité compétente est évidemment le *Préfet* d'après les dispositions du premier paragraphe.

(3) Une circ. T. P. et Int. 7 juil. 1924 précise que la visite des véhicules sera renouvelée « en tous cas au moins une fois » par an avant l'ouverture de la saison touristique ». « A moins » qu'il n'existe un service municipal spécialisé à cet effet, la visite doit être confiée aux fonctionnaires du Service des Mines » ou à défaut à d'autres agents compétents. Il n'y a aucun inconvénient à en charger éventuellement le délégué d'un Groupement ou d'une Association. » (Même circ.)

(4) Les frais sont directement payés par l'entrepreneur aux ayants-droit. Mais lorsque des difficultés s'élèvent pour le règlement, le paiement est poursuivi à la requête de l'Administration.

Les perceptions doivent, dans ce cas, être portées au compte « Cotisations municipales et particulières - 8 - Paiement de divers salaires » d'où leur montant est ensuite mandaté aux experts. (Circ. T. P. 17 mars 1925.)

Il serait plus conforme aux règles de la comptabilité publique que, comme pour la réception de l'art. 26 (L. 19 déc. 1926, art. 3) et pour la passation des épreuves du permis de conduire (L. du 5 janv. 1924), une taxe soit instituée pour cette opération, quitte ensuite à l'Administration à rémunérer directement les experts. Voir notamment la circ. T.P. du 13 nov. 1900.

Par contre, les frais occasionnés par la *vérification spéciale des véhicules* des services subventionnés (supra nota 1 ci-dessus) peuvent être régulièrement mis à la charge des entrepreneurs, puisque dans ce cas une convention intervient pour fixer les conditions d'octroi de la subvention et qu'en conséquence l'Etat peut subordonner cet octroi à telle clause qu'il lui plaît. Le tarif de ces frais est fixé par une circ. T. P. 30 juil. 1925.

(2) Renseignements généraux supra p. 408 et Livre III, pour suite et répression des infractions.

ARTICLE 39

Autorisation de circuler et de stationner. — « Au-
 « cun véhicule affecté aux services publics de trans-
 « ports en commun ne peut être mis en circulation
 « sans une autorisation délivrée par le Préfet, après
 « réception du véhicule effectuée comme il est dit
 « à l'article 38 ci-dessus (1). En ce qui concerne la
 « mise en circulation des véhicules automobiles, cette
 « réception ne dispense d'ailleurs pas des formalités
 « prescrites au Chapitre III du présent règlement.

« Le Préfet transmet au Directeur des Contribu-
 « tions indirectes un extrait des autorisations qu'il
 « a accordées. L'estampille prescrite par l'article 117
 « de la loi du 25 mars 1817 (2) n'est délivrée que sur
 « le vu de l'autorisation, qui doit être inscrite sur
 « un registre spécial.

« Le retrait d'autorisation de circuler peut être
 « prononcé par le Préfet, dans les mêmes formes que
 « la réception, s'il est constaté que le véhicule ne sa-
 « tisfait plus aux conditions voulues (3).

« Les points de stationnement sont fixés par ar-
 « rêté préfectoral (4). »

PENALITES (5). — En fait, l'art. 39 a pour objet d'assu-
 rer l'exécution de l'art. 2, § 3, de la loi du 30 mai 1851 et de
 l'art. 471, 4^o, du Code pénal.

En conséquence, les contrevenants seront passibles des pei-
 nes prévues par la loi du 30 mai 1851, art. 6 (supra p. 408),
 lorsqu'il s'agit de « *voitures de messageries* » circulant sur une
route nationale, une *route départementale* ou un *chemin vicinal*
de grande communication, et de celles prévues par les art. 475,
 4^o, 476 et 478 C.P. (supra p. 409), dans les autres cas.

Le dernier paragraphe de l'art. 39, *prévoyant la fixation des*
points de stationnement par le Préfet, rentre dans la catégorie
 des mesures visées par la L. du 30 mai 1851 (art. 2, § 3, 4^o),
 sous le terme général de « *police des relais* ».

En conséquence, si un entrepreneur n'arrête pas ses véhi-
 cules aux points indiqués par le Préfet, il est passible des peines
 prévues par la L. du 30 mai 1851 (art. 6), dans le cas de « *voi-*

tures de messageries » circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication, et des peines de l'art. 471, 15°, et 474 du Code pénal (supra p. 409), dans les autres cas.

L'application des peines ci-dessus indiquées ne ferait pas d'ailleurs obstacle à ce que, *si l'arrêt incriminé constitue en même temps un stationnement sans motif légitime sur la voie publique* (art. 13), le conducteur soit en outre condamné pour ce motif aux peines distinctes portées au tableau de la page 263.

NOTA

(1) Le Préfet peut, en vertu de ses pouvoirs spéciaux, rappelés à l'art. 62, imposer dans l'arrêté individuel d'autorisation toutes conditions jugées utiles dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

La circulaire T. P. 7 juil. 1925 a notamment indiqué aux Préfets d'exiger des entrepreneurs en vue du contrôle de l'état d'entretien et de la vitesse de marche des véhicules, la tenue d'un *registre d'entretien*, sur lequel seraient notées, à leur date, les visites détaillées des véhicules, les réglages et les réparations effectuées, la tenue d'un *carnet ou d'une feuille de route*, indiquant les heures d'arrivée et de départ, les heures de passage en des points déterminés, etc. La même circulaire a encore recommandé d'exiger « que les véhicules de transports publics » en commun soient munis d'un *appareil indicateur de vitesse* » placé en vue du conducteur et, autant que possible, des voyageurs «...», ainsi que « d'un *dispositif limitant automatique* » *ment la vitesse du moteur ou du véhicule lui-même*, soit enfin « d'un *appareil enregistrant la vitesse* en conservant trace des » dépassements de vitesse ».

(2) Déc. 21 déc. 1926, art. 18. (J. O. 4 janv. 1927, p. 155.)

(3) C'est à tort que la *Circ. T. P. du 7 juil. 1925* indique que le fait, pour un entrepreneur de transports, de ne pas se soumettre, *par négligence ou par mauvaise volonté*, aux prescriptions spéciales que les Préfets auraient édictées, ne saurait motiver *en droit*, de leur part, un refus de réception des véhicules, puisque parmi les « *conditions voulues* » il faut évidemment comprendre celles que les Préfets imposent, en vertu de leurs pouvoirs de police, dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics dont ils ont la charge.

(4) Cette disposition vise uniquement les stationnements « *légitimes* », c'est-à-dire ceux qui correspondent aux besoins normaux de la circulation : montée et descente des voyageurs, chargement et déchargement des colis, etc. (supra p. 263). Si les entrepreneurs désirent faire stationner leurs voitures aux points désignés par les Préfets dans l'intérieur des agglomérations plus longtemps qu'il est indispensable pour effectuer ces opérations, c'est-à-dire effectuer des stationnements sans motif légitime, il leur appartient d'obtenir au préalable du Maire le « *permis de stationnement* » prévu par la Loi du 5 avril 1884 (art. 98, § 2).

Dans la circonstance, les Préfets interviennent au titre de *l'organisation générale du service de transports et non dans un simple but de police municipale* dont le domaine est réservé par la loi aux Maires.

Les Préfets seront toutefois bien inspirés pour éviter toutes difficultés d'application de consulter les Maires des communes intéressées avant de fixer les points de stationnement.

A notre avis c'est à tort que dans un Arrêt du 21 janv. 1927 (D. H. 1927 p. 98-99), la Cour de Cassation (Crim.) a en fait estimé que l'arrêté préfectoral fixant les points de stationnement excusait l'infraction au règlement qui interdit les stationnements sans nécessité sur la voie publique. Seul le Maire peut, en vertu de la Loi de 1884, délivrer des autorisations ayant cette valeur.

(3) Renseignements généraux supra p. 408 et Livre III, pour suite et répression des infractions.

ARTICLE 40

Indications diverses et tarifs. — « Chaque véhicule affecté aux services publics de transports en commun, doit porter à l'extérieur, dans un endroit apparent, indépendamment de l'estampille délivrée par l'Administration des contributions indirectes (1), le nom et le domicile de l'entrepreneur (2).

« Le nombre (3) et le prix des places (4) sont affichés à l'intérieur des compartiments (5).

« Les tarifs ne peuvent être modifiés qu'après que les changements prévus auront été affichés au moins pendant huit jours pleins, par l'entrepreneur, dans ses divers bureaux et à l'intérieur des compartiments de ces véhicules. »

PENALITES (6). — Les infractions sont en principe imputables à l'entrepreneur.

Le défaut de l'indication, à l'extérieur, du nom et domicile de l'entrepreneur, comme le défaut de l'affichage à l'intérieur du nombre et du prix des places, justifient l'application des peines édictées par les art. 475, 4°, et 478 du Code pénal (supra p. 409).

Un conducteur qui laisse monter des voyageurs en surnombre est passible des peines prévues par la Loi du 30 mai 1851, art. 6, lorsqu'il conduit une voiture de messageries circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication (L. du 30 mai 1851, art. 2, § 3, 3°) et, dans tous les autres cas, des peines prévues par les art. 475, 4°, 476 et 478 du Code pénal (« violation des règlements ayant pour objet le « nombre des voyageurs »), supra p. 408 et 409.

Le défaut d'estampille ou le défaut « de laissez-passer » (infra p. suiv. nota 1), peut donner lieu, en sus d'un procès-verbal de contravention, à la saisie du véhicule, et en plus, pour les véhicules attelés, à la saisie des chevaux et harnais. Toutefois, en cas de saisie en cours de route, les voitures peuvent continuer leur voyage au moyen d'une mainlevée « qui en est donc née sous suffisante caution, ou même sous la caution juratoire de l'entrepreneur ou du conducteur » (Déc. 21 déc. 1926, art. 22). En tout état de cause, dans aucun cas, les voitures ne peuvent être arrêtées sur les grandes routes ailleurs qu'aux

entrées ou sorties des villes ou aux relais. En cas de soupçon de fraude, la vérification ne peut être faite qu'à la première halte (même art.). Les contrevenants sont punis de la confiscation des objets saisis et d'une amende de 100 à 1.000 francs ; en cas de récidive, l'amende est toujours de 500 francs au moins (même Décret, art. 23).

NOTA

(1) Supra nota 2, p. 423. En même temps que l'estampille, l'Administration des Contributions indirectes délivrent un « *laisser-passer* » dont les conducteurs doivent toujours être porteurs et qu'ils « *doivent représenter à toutes réquisitions* ». (Déc. 21 déc. 1926, art. 18.)

(2) Si l'entrepreneur est le propriétaire du véhicule (cas habituel), la plaque prescrite par l'article 4 (« plaque du propriétaire ») *suffira*, attendu qu'elle portera même une mention supplémentaire : les *prénoms* de l'entrepreneur.

(3) L'entrepreneur de messageries qui a établi un service public régulier entre deux localités ou entre une localité et une station de chemins de fer ne peut pas, en dehors des cas prévus par les Lois et règlements, *alors surtout qu'il n'y a pas concurrence*, refuser les places disponibles aux voyageurs qui offrent de payer le prix déterminé. Civ. 3 déc. 1867 D. P. 67.1.471 ; Trib. com. Périgueux 26 août 1879. D. P. 81.3.84, et Bordeaux 8 mars 1881, D. P. 82.2.208.)

(4) Loi du 31 mars 1926 (*J. O.* 1^{er} avril) sanctionnant pénalement le refus de payer le prix de location d'une voiture de place, supra p. 409.

(5) Dispositions intervenant dans le cadre de la réglementation prévue par la loi du 28 avril 1832 (C. P. art. 475, 4^o) qui a prévu l'établissement de règlements ayant pour objet : « *L'indication, dans l'intérieur des voitures, des places qu'elles contiennent et du prix des places.* » Leur légalité ne saurait donc être contestée. Voir d'ailleurs la jurisprudence supra p. 411, nota 3, et les développements supra p. 404.

(6) Renseignements généraux supra p. 408 et au Livre III, poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 41

Obligations imposées aux conducteurs. — « Nul ne
« peut être admis à conduire des véhicules affectés
« aux services publics de transports en commun s'il
« n'est porteur d'un certificat de bonne vie et mœurs
« délivré par le maire de la commune de son domicile
« et en outre, pour les véhicules automobiles, du cer-
« tificat de capacité (1) visé à l'article 29 ci-des-
« sus (2).

« Les cochers de voitures attelées doivent être
« âgés de 16 ans au moins et les conducteurs d'auto-
« mobiles de 20 ans au moins.

« Dans les haltes, le receveur et le conducteur ne
« peuvent quitter en même temps le véhicule tant
« qu'il reste attelé ou que le moteur est en mouve-
« ment (3).

« Avant de donner le signal de départ, le rece-
« veur, ou à son défaut le conducteur, doit s'assurer
« que les dispositifs destinés à assurer la sécurité
« des voyageurs sont en place. »

PENALITES (4). — L'infraction est en principe imputable au *conducteur*, au cas de violation des prescriptions des deux premiers paragraphes ; à celui du *receveur* ou du *conducteur* qui aura quitté le dernier le véhicule, au cas de la violation du 3^e paragraphe ; et enfin, pour le dernier paragraphe, *ensemble au receveur et au conducteur*, puisque si le receveur est fautif de n'avoir pas pris les précautions nécessaires, le conducteur est non moins fautif de n'avoir pas suppléé à la défaillance du receveur, ainsi que le règlement lui en faisait un devoir strict.

Les peines applicables seront celles de l'art. 6 de la Loi du 30 mai 1851 (supra p. 408) pour les « voitures de messageries » circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication, et, dans toutes les autres circonstances, celles des art. 475, 4^e, 476 et 478 du Code pénal (supra p. 409).

NOTA

(1) Lire « permis de conduire » (art. 29).

(2) On ne peut pas raisonnablement demander que les conducteurs aient constamment sur eux *un certificat de bonne vie et mœurs* et ce d'autant plus qu'un document de cette nature n'a de valeur que s'il est d'une date récente. Mais les autorités de police seront en droit d'exiger que les conducteurs se procurent cette pièce à leurs réquisitions.

Par contre, ils devront toujours être porteurs *du permis de conduire* avec extension spéciale de validité pour la conduite des véhicules de transports en commun (art. 29 et 30).

Les conducteurs étrangers ne sont pas dispensés, par les Conventions internationales des 11 octobre 1909 et 24 avril 1926, de la possession du permis spécial français (supra p. 360, nota 10) les véhicules des services publics de transports en commun étant exclus de l'application de ces conventions.

(3) Voir les art. II, 2^e alinéa, et 30, avant-dernier alinéa.

ARTICLE 42 (1)

Droit de passage. — « Lorsque, contrairement à
 « l'article 9 du présent règlement, un roulier ou con-
 « ducteur de véhicule quelconque, de bête de trait, de
 « charge ou de selle, ou d'animal n'aura pas cédé la
 « moitié de la chaussée à un véhicule affecté à un
 « service public de transport en commun, le conduc-
 « teur qui aurait à se plaindre de cette contravention
 « en fait la déclaration avec tous les renseignements
 « et justification à l'appui à l'officier de police du lieu
 « le plus rapproché.

« Celui-ci dresse procès-verbal de la déclaration et
 « la transmet sur le champ au Procureur de la Répu-
 « blique (2). »

NOTA

(1) Cet article reproduit à peu près textuellement des dis-
 positions, autrefois insérées dans les « *lettres de provisions* »
 (supra p. 84 et s.) qui ne présentent plus de nos jours beau-
 coup d'intérêt, attendu qu'un conducteur de véhicule quelconque
 pourrait, dans des circonstances analogues, agir de même. Voir
 en ce sens question écrite n° 9339. Ch. Dép. J. O. 7 juin 1921.

(2) L'infraction commise par le roulier ou conducteur de
 voiture quelconque, de bête de trait, de charge ou de selle, ou
 d'animal, est une contravention *et non un délit*. Par conséquent,
 contrairement aux indications du Code de la route, le procès-
 verbal doit être adressé directement au Ministère public auprès
 du Tribunal de simple police compétent, *et non au Procureur de
 la République*.

ARTICLE 43

Création des relais. — « Les entrepreneurs sont
« tenus de faire aux préfectures des départements
« intéressés, la déclaration des lieux où les relais
« sont situés ainsi que la déclaration du nom des
« relayeurs.

« La déclaration est renouvelée chaque fois que
« les entrepreneurs traitent avec un nouveau re-
« layeur. »

PENALITES (1). — Les dispositions de l'art. 43 rentrent dans la catégorie des mesures prévues par la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 3, 4°, police des relais). Par suite, les entrepreneurs qui n'auront pas fait les déclarations prescrites seront passibles des peines mentionnées par l'art. 6 de la Loi du 30 mai 1851 (supra p. 408) si les relais sont situés sur le parcours d'une route nationale, d'une route départementale ou d'un chemin vicinal de grande communication et si le service effectué est un service de messageries, et, dans tous les autres cas, des peines édictées par les art. 475, 4°, 476 et 478 du Code pénal (supra p. 409).

NOTA

(1) Renseignements généraux supra p. 408 et au Livre III. Poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 44

Organisation des relais. — « Les relayeurs ou les
« préposés sont tenus d'être présents à l'arrivée et au
« départ de chaque véhicule et de s'assurer, eux-
« mêmes et sous leur responsabilité, que les conduc-
« teurs ne sont pas en état d'ivresse (1).

« Le tenue des relais, en tout ce qui intéresse la
« sécurité des voyageurs, est surveillée par les Mai-
« res des communes où ces relais se trouvent éta-
« blis (2). »

PENALITES. — Comme à l'art. 43.

NOTA

(1) Il va de soi que les relayeurs ou leurs préposés ne doivent pas laisser continuer le voyage à un *conducteur* qui présenterait des signes de déséquilibre. Au cas contraire, ils commettraient une grave imprudence susceptible d'engager leur entière responsabilité si un accident survenait.

(2) Les *Maires* ont compétence normale pour surveiller les relais dans l'intérieur d'une agglomération ou sur les voies municipales par application des Lois du 5 avril 1884 et 21 juin 1898.

ARTICLE 45

Registre des réclamations. — « A chaque bureau
« de départ et d'arrivée et à chaque relai, il doit
« exister un registre coté et paraphé par le Maire
« pour l'inscription des plaintes que les voyageurs
« peuvent avoir à formuler contre les conducteurs,
« cochers, ou receveurs. Ce registre est présenté aux
« voyageurs à toutes réquisitions, par le chef du bu-
« reau ou le relayeur. »

PENALITES. — Comme à l'art. 43.

S'il n'existe pas de registre de réclamations régulièrement coté et paraphé par le Maire, l'infraction est imputable à l'*entrepreneur*. Si le registre existant, les voyageurs ne peuvent se le faire présenter à leurs réquisitions, l'infraction est imputable *au chef de bureau ou au relayeur*.

ARTICLE 46

Dispositions spéciales aux voitures internationales. — « Les véhicules qui assurent un service international de transport en commun sont soumis en ce qui concerne les parcours du territoire français, aux prescriptions du présent règlement, sauf dérogação résultant d'un accord entre les Gouvernements intéressés (1). »

NOTA

(1) Rappelons que la Conv. int. du 24 av. 1926 (art. 1) exclut les véhicules des services publics de transports en commun du bénéfice de ses dispositions. D'autre part il n'existe aucun accord spécial qui dispense les véhicules de l'application de la réglementation française.

Les *entrepreneurs étrangers* doivent donc se conformer aux dispositions du Code de la route au même titre que les entrepreneurs français. Il est d'ailleurs indispensable à cet effet qu'ils aient un siège en France où tout acte pourra leur être régulièrement notifié. Il conviendra en tout cas d'exiger d'eux qu'ils présentent leurs véhicules à la visite du Service des Mines au moins une fois par an (supra p. 421, nota 3) et *que leurs conducteurs soient titulaires du permis de conduire français* avec extension de validité à la conduite des véhicules des transports en commun (supra p. 428, nota 2).

ARTICLE 47

Publicité des dispositions précédentes. — « Les articles 34 à 45 inclus doivent être constamment placardés par les soins des entrepreneurs dans le lieu le plus apparent des bureaux et des relais.

« Les articles 40 et 45 doivent être imprimés à part et affichés dans l'intérieur de chacun des compartiments des véhicules. »

PENALITES. — Le premier paragraphe a trait à « la police des relais ». Mêmes peines que pour l'art. 43.

La violation du 2^e paragraphe entraînera l'application des peines prévues par les art. 471, 15^o, et 474 du Code pénal (*supra* p. 409).

Les contraventions sont, *dans tous les cas*, imputables aux entrepreneurs, à qui les injonctions s'adressent.

CHAPITRE V

Dispositions applicables aux cycles

CHAPITRE V

Dispositions applicables aux cycles

SOMMAIRE :

	Pages
<i>Définition des « cycles »</i>	439
A) <i>Cycles pourvus d'un moteur mécanique. Art. 48. Commentaires</i>	440
<i>Cas spéciaux des motocyclettes, bicyclettes à moteur auxiliaire, etc. (Nota)</i>	441
B) <i>Cycles sans moteur mécanique. Observations préliminaires. Pénalités (Règles générales)</i>	443
ARTICLE 49. — <i>Eclairage. Commentaires</i>	445
ARTICLE 50. — <i>Signaux sonores. Commentaires</i>	447
ARTICLE 51. — <i>Plaques. Commentaires</i>	449
ARTICLE 52. — <i>Vitesse. Commentaires</i>	450
ARTICLE 53. — <i>Croisement et dépassement. Commentaires</i>	451
ARTICLE 54. — <i>Réglementation de la circulation des cycles. Commentaires</i>	453

CHAPITRE V

Dispositions applicables aux cycles

DEFINITION DES « CYCLES ». — Le terme de « cycles » s'entend de toutes espèces de « vélocipèdes » (instruments de locomotion mus par les pieds), tels que *bicycles, bicyclettes, tricycles, tandems, etc...*, ainsi que de toutes espèces de « vélocimanes » (instruments de locomotion mus par les mains), comme les *voiturettes de mutilés*, même si la propulsion par les pieds ou par les mains a été remplacée, *partiellement ou totalement*, par la propulsion mécanique (*motocyclettes, sidecars, bicyclettes et vélocimanes à moteur auxiliaire, etc.*), bien que, dans ce dernier état, ces véhicules constituent techniquement des « automobiles » (supra p. 303).

Le Règlement distingue les « cycles pourvus d'un moteur mécanique » dont le régime est dans l'ensemble celui des automobiles, et « les cycles sans moteur mécanique », soumis à un régime spécial. Ces deux régimes existaient avant le Code de la route, mais ils faisaient l'objet de textes essentiellement distincts : les décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901 pour « les cycles pourvus d'un moteur mécanique », et les arrêtés préfectoraux pris en exécution des instructions communes des Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, des 28 février 1896 et 1^{er} juin 1897, pour « les cycles sans moteur mécanique ».

ARTICLE 48

A. — CYCLES POURVUS D'UN MOTEUR MECANIQUE.

« Les cycles pourvus d'un moteur mécanique
« sont régis par les dispositions du chapitre III ci-
« dessus (1).

« Toutefois (2), sont seulement soumises aux arti-
« cles 21, 22, 23, 25, 26, 31 et 33 du chapitre III,
« relatifs aux véhicules automobiles, et sont assujet-
« ties aux articles 49, 51, 52 (paragraphe 2) du cha-
« pitre V (B) concernant les cycles sans moteur, les
« bicyclettes à moteur auxiliaire (B.M.A.) présen-
« tant les conditions de construction suivantes (3) :

« 1° Peser au plus 30 kilogs, moteur compris (4) ;

« 2° Ne pas dépasser en palier une vitesse maxima
« de 30 km. à l'heure (5) ;

« 3° Demeurer susceptible d'être actionnée par
« les pieds au moyen de pédales (6).

« Les constatations et certifications du Service
« des Mines, prévues à l'article 26, comprendront la
« vérification de ces conditions de construction (7) ;

« Indépendamment de la plaque prescrite par
« l'article 51 et indiquant le nom et le domicile du
« propriétaire, les bicyclettes à moteur auxiliaire
« doivent porter, d'une manière apparente, sur une
« plaque métallique invariablement fixée au moteur,
« le nom du constructeur du moteur, l'indication du
« type de véhicule, le numéro d'ordre dans la série
« du type et les initiales B.M.A., le tout authentifié
« par une ou plusieurs marques de poinçon appo-
« sées par le constructeur (8). »

NOTA

(1) D'une manière générale les conducteurs de « *cycles pourvus d'un moteur mécanique* » doivent être en possession pour circuler de la carte grise et du *permis de conduire* (art. 30), ainsi que du *permis de circulation*. (Déc. 21 déc. 1926, art. 3 et 9, supra p. 375).

Seuls les conducteurs des « *bicyclettes à moteur auxiliaire* » sont dispensés de ces pièces. (Code de la route, art. 48 ; Déc. 21 déc. 1926, art. 10 et 11).

Signalons toutefois que les règles de circulation établies pour les automobiles proprement dites (Chap. III) ne sont pas toujours entièrement applicables aux « *motocycles à deux roues* ». Divers articles du Chapitre III prévoient pour ces véhicules des exceptions.

Il va de soi que ces exceptions ne peuvent valablement être étendues, à défaut de stipulations expresses dans le règlement, à d'autres catégories de véhicules, par exemple aux « *sidecars* » (véhicules à trois roues) ou aux « *cyclecars* » (automobiles légères).

Ces derniers véhicules, les « *cyclecars* », ne se distinguent d'ailleurs plus maintenant des automobiles proprement dites que pour la tarification de l'impôt. (Déc. 21 déc. 1926, art. 13.)

(2) Les parties en italique correspondent aux dispositions ajoutées par le Décret du 12 sept. 1925. (J. O. 17 sept.) C'est en fait un *régime spécial, nouveau*, qui se trouve ainsi établi pour les « *bicyclettes à moteur auxiliaire* ».

(3) A remarquer que les dispositions de l'art. 26 du Code de la route restent applicables aux bicyclettes à moteur auxiliaire. En conséquence ces véhicules ne peuvent être mis en circulation *qu'après leur réception par le Service des Mines* comme pour les automobiles. (Circ. T. P., 29 mai 1926.)

Les constatations et certifications du Service des Mines doivent même être *plus complètes* que celles prévues pour toute automobile, puisqu'elles comprennent en outre la vérification des *trois conditions* de construction posées par l'art. 48. (Même circ. Voir d'autre part le 3^e paragraphe de l'article 48.)

Signalons d'autre part que les bicyclettes à moteur auxiliaire sont exemptées de l'immatriculation (art. 28) et leurs conducteurs du *permis de conduire* (art. 29). Les autorités de police n'ont donc pas à exiger, pour ces véhicules, la *carte grise* et le *permis de conduire*.

Quant au *permis de circulation*, il est remplacé par une *plaque de contrôle* analogue à celle des bicyclettes sans moteur. (Déc. 21 déc. 1926, art. 10 et 11, J. O. 4 janv. 1927, infra p. 390, (Déc. 21 déc. 1926, art. 10 et 11, J. O. 4 janvier 1927).

(4) *Le poids maximum de 30 kg.*, prévu pour l'ensemble du véhicule, s'entend de la bicyclette en ordre de marche, sans approvisionnement de combustible, de lubrifiant ou d'eau, mais en y comprenant tous les accessoires tels que réservoirs d'es-

sence, garde-boue, silencieux, mécanisme de transmission, faisant corps avec la bicyclette elle-même ou nécessaires au fonctionnement du moteur. (Circ. T. P. 29 mai 1926.)

(5) La limitation à 30 kilomètres de la vitesse du véhicule n'implique pas l'impossibilité absolue de dépasser *pendant un court moment et d'une façon tout à fait exceptionnelle* ce maximum. (Même circ.)

(6) A la lettre, cette condition exclut les « *vélocimanes* » qui sont dépourvus de pédales.

Le régime des B. M. A. est un régime d'exception. Applicable à des bicyclettes à propulsion mixte, où le moteur ne joue réellement que le rôle d'« *auxiliaire* » des pédales, *il ne saurait être étendu à de véritables motocyclettes*. (Circ. 29 mai 1926 précité.)

(7) Voir nota 3, page précédente.

Le Service des Mines doit notamment s'assurer que, tout en respectant le maximum de poids de 30 kg, la bicyclette donne dans toutes ses parties une *sécurité parfaite*, notamment pour résister aux réactions dues au fonctionnement du moteur. (Circ. T. P., 29 mai 1926.)

Le moteur peut être *amovible*. Mais il n'en devra pas moins être présenté au Service des Mines monté sur une bicyclette. (Même circ.)

Le *montage du même moteur sur une autre bicyclette* répondant comme la première aux spécifications de la notice descriptive ne sera pas considéré comme modifiant le type du véhicule et changeant son numéro d'ordre dans la série du type. (Même circ.)

(8) Le *modèle du poinçon* employé doit être déposé, aux fins d'authentification, conformément aux dispositions des Lois des 23 juin 1857, 3 mai 1890 sur les marques de fabriques, et porté d'autre part à la connaissance du Service des Mines. (Même circ.)

La communication des modèles de poinçon au Service des Mines n'a qu'un *intérêt secondaire*. Par contre il serait désirable que la même communication soit faite, par l'intermédiaire des Administrations compétentes, aux *autorités de police*, chargées de veiller à l'observation du Code de la route, sans quoi ces autorités ne pourront se rendre compte, le cas échéant, si les poinçons portés par les bicyclettes à moteur auxiliaire en circulation sont bien authentiques.

B. — CYCLES SANS MOTEUR MECANIQUE.

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES. — PENALITES.

— Les « cycles sans moteur mécanique » constituent incontestablement des « voitures » au sens étymologique, très général, du mot.

Pourtant, la Cour de Cassation et divers Tribunaux n'ont cessé d'estimer qu'une bicyclette n'était pas une voiture (Trib. corr. Château-Thierry 30 sept. 1892, D.P. 93.2.145 ; Crim. 1^{er} juin 1894, D.P. 94.1.464 ; Dijon 27 nov. 1895, D.P. 96.2.145 ; Paris 7 mai 1900, D.P. 1900, 2. 480, etc.).

Ainsi, il a été jugé que les dispositions de l'art. 9 du Décret du 10 août 1852 et de l'art. 471, 3^o, C.P., concernant le croisement et le dépassement des voitures, ne sont pas applicables aux bicyclettes (Crim. 1^{er} juin 1894, précité ; en sens contraire, Toulouse 23 nov. 1911, D.P. 1912.5.16 ; Caen 27 déc. 1913, D.P. 14.2.116, etc... Voir encore, plus récemment, Nancy 7 juin 1928, *Gaz. Trib.* 31 juillet).

La Cour de Cassation a même tiré de cette jurisprudence des conclusions sur lesquelles il lui serait maintenant difficile de revenir, par exemple que, sur les ponts à péage, celui qui conduit une bicyclette ne doit que le tarif des piétons, à moins qu'un tarif spécial ait été autorisé (Crim. 6 sept. 1894, D.P. 95.1.24), et que l'introduction, à l'aide de moyens de transport, de cafés en contrebande ne peut être considérée comme ayant été faite en voiture. (Crim. 7 déc. 1899, D.P. 1900, 1.215), etc..

Pour soutenir qu'une bicyclette n'est pas une « voiture », la Cour de Cassation et les Tribunaux s'appuyaient, sous le régime antérieur au Code de la route, sur ce que les Préfets avaient pris des arrêtés spéciaux pour assujettir les bicyclettes à des obligations déjà imposées aux voituriers par la Loi du 30 mai 1851 et le Décret du 10 août 1852.

Cette argumentation ne présente plus une valeur aussi probante de nos jours où la circulation des cycles et celle des voitures font l'objet d'un Règlement unique : le Code de la route.

On pourrait donc estimer maintenant, ainsi que certains Tribunaux tendaient déjà à l'admettre, sous l'empire de l'ancienne réglementation (Trib. civ. Versailles 14 fév. 1896, D.P. 96.2.383 ; Trib. corr. Dijon, 26 nov. 1898, D.P. 99.2.278 ; Toulouse, 23 nov. 1911, D.P. 1912.5.16 ; Caen, 27 déc. 1913, D.P. 17.2.116, etc...) qu'une bicyclette constituant techniquement une « voiture » (1), les infractions commises avec ces véhicules doivent être réprimées par les mêmes pénalités que si elles avaient eu lieu avec tout autre véhicule servant au transport des personnes.

Toutefois, les intitulés du Code de la route permettent de maintenir la jurisprudence établie.

Si les chapitres II (« Dispositions *spéciales* aux véhicules à traction animale »), III (« Dispositions *spéciales* aux véhicules automobiles ») et IV (« Dispositions *spéciales* aux véhicules attelés ou automobiles affectés aux services publics de transports en commun ») sont incontestablement les compléments du Chapitre I (« Dispositions *applicables* à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés »), ainsi qu'il résulte de l'opposition des termes « *spéciales* » et « *applicables* » dans les titres (voir d'autre part supra p. 185), le Chapitre V (« Dispositions *applicables* aux cycles »), paraît lui être entièrement indépendant.

Autrement dit, les règles concernant la circulation des cycles sont toutes entières contenues dans le Chapitre V, sans qu'il y ait lieu, comme pour les Chapitres II, III et IV, d'en combiner les dispositions avec celles du Chapitre I^{er}.

Ainsi, bien que la réglementation des cycles soit comprise dans le même texte que celle concernant les autres véhicules, *elle n'en reste pas moins essentiellement distincte*.

On peut donc continuer à s'en tenir à l'ancienne jurisprudence pour la répression des contraventions commises par les bicyclistes, c'est-à-dire continuer à appliquer aux contrevenants, d'une manière uniforme, les pénalités prévues par les art. 471, 15°, et 474 du Code pénal, savoir : *une amende de 1 à 5 francs en principal avec, en cas de récidive, un emprisonnement pendant trois jours au plus*.

NOTA

(1) Les vélocipèdes et bicyclettes, servant au transport des personnes ou des marchandises, sont des voitures sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant le nombre de leurs roues et le moteur qui les fait agir. (Trib. civ. Versailles 14 fév. 1896. D. P. 96.2.383.)

ARTICLE 49

Eclairage (1). — « Dès la chute du jour, tout « cycle (2) doit être muni à l'avant d'une lanterne « à feu blanc et à l'arrière d'une lanterne à feu « rouge. Toutefois, jusqu'à une date qui sera fixée « par arrêté du ministre des Travaux Publics (3), il « sera toléré à l'arrière, à défaut de lanterne à feu « rouge, un appareil à surface réfléchissante rouge « ou orange, établi et entretenu de manière à être « efficace et notamment convenablement orienté et « maintnu en bon état de propreté (4). »

NOTA

(1) Se référer sur le principe de l'éclairage : *durée, intensité, etc.*, aux indications données dans les commentaires des art. 4 et 24.

Un cycliste est responsable de l'accident qu'il a causé à un passant lorsque, circulant la nuit sur la voie publique, au lieu d'avoir pourvu sa machine d'une lanterne lui permettant d'apercevoir dans un certain périmètre les personnes se trouvant devant lui, il n'avait à la main qu'une lanterne dont la projection était dirigée sur le sol seulement en avant de sa bicyclette. (Trib. civ. Neuchâtel-en-Bray 25 mars 1908. D. P. 1909. 5. 6.)

Le bicycliste qui, circulant après la tombée de la nuit sans lanterne et *sommé par les gendarmes de s'arrêter*, n'a pas obtempéré à cette injonction, commet l'infraction prévue par l'art. 10 de la Loi du 30 mai 1851. (Toulouse 23 nov. 1911. D. P. 1912.5.16 ; Caen 27 déc. 1913. D. P. 14.2.116 ; en sens contraire Crim. 1^{er} juin 1894, D. P. 94.1.464, etc., arrêts cités supra p. 443).

(2) A remarquer que le Règlement (art. 49) prescrit l'éclairage pour *« tout cycle »* sans prévoir par ailleurs, sous une forme quelconque, des dérogations.

Aucun cycliste ne peut donc valablement soutenir qu'il se trouve dispensé de l'éclairage.

Il en est notamment ainsi des *cyclistes marchant en groupe* (supra p. 276, nota 1).

Les dispositions du Chapitre I^{er} ne sont d'ailleurs pas en principe applicables aux cycles, celles du Chapitre V n'en étant pas le complément (supra p. 387).

Jugé, d'autre part, que si le défaut d'éclairage ne peut être imputé aux *agents cyclistes*, qui en sont dispensés par les Règlements de la Préfecture de Police, il peut cependant être retenu, comme l'une des causes de l'accident au cours duquel l'un de ces agents a été renversé et blessé, et justifier la respon-

sabilité partagée entre l'auteur de l'accident et la victime. (C. Paris 29 déc. 1927. Rec. Gaz. Trib. 1928, p. 311.)

Dans un autre ordre d'idées, il a été admis que *les bicyclettes conduites à la main sont dispensées d'éclairage*. (Crim. 4 av. 1914; question écrite n° 21.006 Ch. Dép. J. O. 19 mars 1924 p. 1367.)

Bien que justifiée en fait, cette jurisprudence paraît assez critiquable attendu qu'en principe l'obligation de l'éclairage s'applique, à défaut de dérogation stipulée dans le règlement, *à toute la durée, pendant laquelle le véhicule est en circulation sans qu'il y ait lieu de tenir compte des incidents de circulation, et à fortiori de la manière dont le véhicule est conduit* (supra p. 215).

Un arrêt récent de la Cour de Cassation (Crim. 21 fév. 1925) stipule d'ailleurs que le fait de conduire à la main sur la voie publique une bicyclette *en état d'être utilisée par son conducteur* constitue la mise en circulation qui ne peut avoir lieu sans que la bicyclette ait été revêtue d'une plaque de contrôle (infra nota 3, p. 449).

Il n'y a aucune raison d'appliquer des principes différents lorsqu'il s'agit de l'éclairage.

(3) Il sera en fait difficile d'obtenir des cyclistes qu'ils s'éclairaient au moyen de deux lanternes, l'une à feu blanc à l'avant et l'autre à feu rouge à l'arrière. Aussi le deuxième système : *feu blanc à l'avant et pastille rouge ou orange à l'arrière*, restera, pendant longtemps encore, le seul mode d'éclairage des bicyclettes.

(4) Aucun texte réglementaire ne fixe la *forme et le degré de puissance de la surface réfléchissante rouge ou orange à l'arrière*.

Il va de soi qu'elle doit être constituée, *dans tous ses éléments*, de façon à remplir la fonction qui l'a fait prescrire dans la réglementation, savoir permettre la nuit au conducteur d'un véhicule, convenablement éclairé, venant à l'arrière, d'apercevoir en temps utile le cycle pour le dépasser sans danger d'accident.

A remarquer que la nouvelle réglementation prévoit expressément que la surface réfléchissante doit être *convenablement orientée et maintenue en bon état de propreté*.

ARTICLE 50

Signaux sonores (1). — « Tout cycle (2) doit être muni d'un appareil avertisseur, constitué par un timbre à note aiguë ou un grelot (3), dont le son puisse être entendu à 50 mètres au moins (4) et qui sera actionné aussi souvent qu'il sera besoin (5). L'emploi de tout autre signal sonore est interdit (6). »

NOTA

(1) Voir par analogie les commentaires des art. 7, (2^e alinéa, in fine ; 10, (1^{er} alinéa) et 25.

(2) L'expression usitée : « *Tout cycle* », étant absolue, et le règlement ne prévoyant pas de dérogation, *aucun cycliste ne pourra valablement se considérer comme dispensé de l'observation des dispositions de l'article 50.*

(3) Voir le nota 6 ci-dessous. Toutefois dans l'esprit du règlement, l'appellation « *grelot* » comprend également les petites « *sonnettes* » ou « *clochettes* » à son clair, qui, bien que se différenciant du grelot proprement dit par leur forme et par le mode de suspension de leur battant, émettent un son identique.

Jugé qu'il n'est satisfait à la prescription d'après laquelle aucun vélocipède ne peut circuler sans être muni d'un grelot sonore, *qu'autant que le grelot est attaché à la machine et qu'il ne suffit pas qu'il soit tenu à la main par celui qui monte le vélocipède* (Crim. 13 mars 1896, D. P. 97.1.207).

(4) Observations analogues à celles de nota 4, supra p. 333.

(5) Pour les « *cas de besoin* », voir les développements supra p. 331, nota 2.

Ces cas de besoin comprendront notamment, d'après le règlement, la *traversée des agglomérations, l'approche des croisements, carrefours et tournants des voies publiques* (art. 52), ainsi que *l'approche des véhicules quelconques, des cycles ou des animaux* (art. 53), et *des piétons* (art. 55).

Le vélocipédiste qui veut dépasser des voitures, chevaux ou vélocipèdes, est tenu d'avertir spécialement le conducteur ou le cavalier *en faisant résonner l'appareil par un moyen autre que celui résultant de la marche ralentie du vélocipède* (Crim. 19 fév. 1897, D.P. 97.1.207).

Le vélocipédiste qui, sur la voie publique, cause des *bles-sures à une personne*, est régulièrement poursuivi, par application de l'art. 320 C.P., s'il circulait à une allure trop rapide et s'il avait négligé de prévenir cette personne de son passage en temps utile. *Et c'est en vain que, pour se soustraire à la poursuite, il invoque que son instrument était muni d'un grelot*, alors

d'ailleurs qu'aucun témoin n'en a entendu le son (Trib. corr. Grenoble, 18 juin 1896, D.P. 97.2.46).

Le juge saisi d'une poursuite contre un *piéton qui a involontairement causé la mort d'un cycliste*, peut renvoyer le prévenu, en constatant qu'au moment du heurt du cycliste et du piéton, ce dernier, qui traversait la chaussée, faisait un usage normal de la voie publique, et que *le cycliste devait annoncer son approche à l'aide d'un signal sonore*, et prendre les mesures imposées par le Code de la route ou par la prudence pour éviter l'obstacle qui se trouvait devant lui (Crim. 7 mars 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929.1.75).

(6) L'indication dans le règlement que l'appareil avertisseur sera constitué par un *timbre à note aiguë* ou un *grelot*, est *limitative*. Un cycliste ne pourrait donc régulièrement employer un autre signal sonore, par exemple une « *trompe* ».

ARTICLE 51

Plaques. — « Tout cycle (1) doit porter une plaque métallique indiquant le nom et le domicile du propriétaire (2) ainsi qu'un numéro d'ordre si le propriétaire est loueur de cycles. »

REMARQUE. — Les cycles doivent en outre être munis d'une plaque de contrôle attestant le paiement de l'impôt annuel auquel ces véhicules sont soumis (Déc. 21 déc. 1926. Chapitre II, art. 10, 11, 12, J.O. 4 janv. 1927; L. 26 av. 1930, art. 2, J.O. 27 avril).

NOTA

(1) Même remarque qu'aux art. 49 (nota 2, supra p. 445) et 50 (nota 2, supra p. 447). Voir d'autre part le nota 3 ci-dessous.

(2) Dispositions analogues à celles de l'art. 5 (1^{er} alinéa). Voir les commentaires supra p. 223 et s.

A observer toutefois, que, contrairement aux prescriptions de l'art. 4, l'art. 51 n'oblige pas les propriétaires de cycles de mentionner, avec leur nom proprement dit, leurs « prénoms » parmi les indications devant figurer sur la plaque prescrite.

(3) Comme pour la plaque d'identité, *il ne suffirait pas que le cycliste ait la plaque de contrôle en mains ou dans ses poches*, le Décr. (art. 11) stipulant que « aucun vélodipède, ni aucune bicyclette à moteur auxiliaire ne peuvent être mis en circulation, sans avoir été revêtus d'une plaque fournie par l'Administration des Contributions indirectes, etc... ».

Jugé que le fait de conduire à la main sur la voie publique une bicyclette en état d'être utilisée par son conducteur, constitue la mise en circulation qui ne peut avoir lieu sans que la bicyclette ait été revêtue d'une plaque de contrôle (Crim. 21 fév. 1925). En conséquence, une contravention ne pourrait pas être valablement dressée à un particulier qui ferait circuler sur la voie publique, une bicyclette qui ne serait pas en état d'être montée par lui, ou dont il serait dans l'impossibilité de se servir.

Celui qui fait circuler sur la voie publique une bicyclette dépourvue de plaque d'identité et de contrôle, commet personnellement une contravention de police et ne saurait être relaxé pour le motif qu'il n'était pas le propriétaire de la bicyclette, mais l'avait prise seulement en location (Crim. 10 nov. 1899, D.P. 1900 1.183 ; 24 mars 1905, D.P. 1906, 1.906).

Le fait d'avoir maquillé le millésime d'une plaque de bicyclette ne tombe pas sous le coup de l'art. 142 C.P. (C. Dijon, 3 mai 1929, D.H. 1929.387).

ARTICLE 52

Vitesse. — « Les cycles doivent prendre une allure
« modérée dans la traversée des agglomérations (1),
« ainsi qu'aux croisements, carrefours et tournants
« des voies publiques (2).

« Ils ne peuvent former dans les rues des grou-
« pes susceptibles de gêner la circulation. »

NOTA

(1) Définition des « agglomérations », au Livre IV. Pouvoirs respectifs des Préfets et Maires en matière de circulation.

(2) Se référer par analogie aux commentaires des art. 8, 10 et 31. Voir d'autre part le jugement d'Amiens, 1^{er} août 1905, infra nota 2, p. suivante.

A remarquer que les termes du règlement (art. 50, 52 et 53 combinés) ne laissent pas place à ce qu'un bicycliste puisse valablement soutenir qu'ayant actionné son appareil sonore, il était dispensé de « prendre une allure modérée » dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements, carrefours et tournants des voies publiques (art. 52), ou pour dépasser des véhicules quelconques, des cycles ou des animaux (art. 53). Supra nota 5 p. 447.

Mais, à la différence des dispositions correspondantes applicables aux automobiles (art. 31), les art. 52 et 53 énumèrent d'une *manière limitative*, les circonstances où les cyclistes sont tenus de modérer leur allure.

Toutefois, si un cycliste occasionne par sa *faute*, son *imprudence* ou sa *négligence* un accident, il pourra valablement être poursuivi, par application des art. 319 et 320, C.P. et 1382 et suivants C.C., *même si dans le cas d'espèce il n'était pas réglementairement obligé de prendre une allure modérée*.

Voir notamment un arrêt Crim. 7 mars 1929, cité supra p. 447, nota 5, précisant qu'*au cas de besoin*, un cycliste doit, non seulement annoncer son approche à l'aide d'un signal sonore, mais encore prendre les mesures imposées par le Code de la route et par la prudence pour éviter l'obstacle qui se trouve devant lui.

ARTICLE 53

Croisement ou dépassement (1). — « Les cyclistes doivent prendre leur droite lorsqu'ils croisent des véhicules quelconques, des cycles ou des animaux, et leur gauche lorsqu'ils veulent les dépasser (2) ; dans ce dernier cas, ils sont tenus d'avertir le conducteur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore (3), et de modérer leur allure (4). »

NOTA

(1) Se référer par analogie aux commentaires de l'art. 9.

(2) Le bicycliste qui, *dans une voie étroite*, cherche à dépasser un tombereau suivant la même direction que lui, sans s'être assuré que le passage est suffisamment large pour lui permettre de le faire sans péril, commet une faute qui ne lui permet que de s'en prendre à lui-même, s'il est victime d'une collision avec ce tombereau (Trib. corr. Nantes, 23 mai 1906. D.P. 1907 5.6).

A remarquer que *le règlement ne prescrit pas aux cyclistes de prendre leur droite ou leur gauche pour croiser ou dépasser les piétons* ; ils le doivent seulement pour croiser ou dépasser les *véhicules quelconques, les cycles ou les animaux*. Voir les commentaires infra p. 460, nota 2.

Serait donc *encore valable* sous l'empire de la réglementation actuelle, le jugement qui décide qu'un cycliste est responsable, lorsque, pour dépasser des piétons qui suivent la gauche de la route, il cherche à passer à gauche, alors qu'il a trois mètres de largeur pour passer à droite et entre en collision avec l'un des piétons. (Amiens, 6 av. 1905 D.P. 1907.5.6.)

Décidé d'autre part qu'un cycliste est responsable lorsque, *à la jonction de deux rues*, il prend le tournant trop large et, au lieu de se tenir sur sa droite, se porte sur sa gauche où se trouve un passant qu'il aurait dû apercevoir et éviter (Amiens, 1^{er} août 1905. D.P. 1908.2.316). Les motifs de ce jugement seraient actuellement contestables vu qu'aucune disposition du Chap. V du Code de la route n'oblige les cyclistes à tenir la droite de la route, les dispositions du Chap. I (art. 7) n'étant pas en principe applicables aux cycles (supra p. 443).

Jugé dans un autre ordre d'idées, qu'il importe peu, pour poursuivre un conducteur d'automobile du *délit d'homicide (ou de blessures)*, par imprudence, que la victime (*en l'espèce un cycliste*) se soit obstiné à demeurer sur le côté gauche de la chaussée (Crim. 29 nov. 1928, cité supra p. 249, nota 1).

Croisement des chiens. Responsabilité au cas de chute (infra p. 467, nota 2).

(3) Voir l'art. 50.

(4) Voir l'art. 52.

ARTICLE 54

Réglementation de la circulation des cycles. —

« Par dérogation à l'article 12 ci-dessus (1), la circulation des cycles est admise sur les trottoirs à condition que les machines soient conduites à la main.

« En outre, le long de routes et chemins pavés ou en état de réfection, la circulation des cycles est tolérée en dehors des agglomérations, sur les trottoirs et contre-allées affectés aux piétons. Mais dans ce cas, les cyclistes sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations. »

NOTA

(1) Voir par analogie le commentaire de l'art. 12.

Rappelons que, *même s'il existe une piste spécialement aménagée à leur usage, les cyclistes conservent la faculté d'emprunter la chaussée.*

Un règlement local peut toute fois les obliger à ne circuler que sur la piste cyclable.

Les *accotements ou bas côtés des routes*, lorsqu'ils n'ont pas été aménagés en pistes spéciales, restent accessibles à tous les usagers, sauf les dispositions contraires qui auraient été édictées par les autorités locales. *Les cyclistes peuvent donc les suivre sans être en contravention* (Dans le même sens, ques. écrit. Ch. Dép. N° 13.835 J. O. 13 juin 1922).

CHAPITRE VI

**Dispositions applicables
aux piétons et aux animaux non attelés
ni montés**

CHAPITRE VI

Dispositions applicables aux piétons et aux animaux non attelés, ni montés

SOMMAIRE :

	Pages
ARTICLE 55. — <i>Piétons</i> . Commentaires et jurisprudence	459
Cas spécial. Stationnement des personnes.....	459
Pénalités	459
Nota	460
ARTICLE 56. — <i>Troupeaux</i> . Commentaires et jurisprudence	463
Pénalités	463
Nota	463
ARTICLE 57. — <i>Divagation et abandon des animaux sur la voie publique</i> . Commentaires et jurisprudence	466
Dispositions édictées par les Maires.....	466
Pénalités	466
Nota	467
ARTICLE 58. — <i>Pacage</i> . Commentaires et jurisprudence	470
Pénalités	470
Nota	470

CHAPITRE VI

Dispositions applicables aux piétons et aux animaux non attelés ni montés

ARTICLE 55

Piétons

Piétons. — « Sans préjudice des mesures de prudence qui leur incombent (1), les conducteurs de véhicules quelconques sont tenus d'avertir les piétons de leur approche (2).

« Les piétons dûment avertis doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de trait, de charge ou de selle (3). »

REMARQUE : STATIONNEMENT DES PERSONNES

(4). — Aucune disposition du Code de la route ne défend en principe le stationnement des personnes sur la voie publique (5). Mais, par application de l'art. 55, les personnes stationnant sur la voie publique, lorsqu'elles sont dûment averties, doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de trait, de charge ou de selle.

Des lois spéciales interdisent, d'une manière formelle, les *attroupements et réunions sur la voie publique* (développements au livre III).

PENALITES (6). — Pour les infractions au premier paragraphe de l'art. 55, peines indiquées supra p. 240 (violation par les conducteurs de véhicules de l'art. 7, 3^e alinéa, *in fine*).

Pour les infractions au deuxième paragraphe, peines des art. 471, 15^o, et 474 du Code pénal (supra p. 240).

NOTA

(1) Voir notamment les articles 7, 8, 9, 10, 25, 31, 50, 52 et 53.

Le Code de la route n'ayant pas d'autre objet que d'établir des règles de circulation, *on ne saurait valablement soutenir qu'en dehors de ces règles les conducteurs ne sont tenus à aucune autre espèce d'obligations.*

Des actes bien que n'étant pas nettement illicites au regard du Code de la route peuvent être considérés comme *imprudemment* accomplis et engager la responsabilité de leur auteur en vertu des art. 1382 C. C. 319 et 320 C. P.

Ainsi jugé qu'un conducteur d'automobile est responsable du préjudice causé à un *piéton éclaboussé au passage*, en souillant ses vêtements au point de les rendre inutilisables, alors d'ailleurs que cet automobiliste ne s'est pas conformé aux dispositions du Règlement obligeant les automobiles à ralentir et même à s'arrêter toutes les fois qu'elles peuvent être une gêne pour la circulation. (Trib. corr. Montpellier 14 mai 1907. D. P. 1907.5.47. Voir d'autre part les arrêtés cités au nota 3 ci-dessous.

(2) *Disposition incomplète* : l'art. 7, 3^e alinéa, *in fine*, prévoit en effet la même obligation, non seulement pour les conducteurs de véhicules quelconques (cycles y compris), mais encore pour les conducteurs d'*attelages, bêtes de selle, de trait, de charge ou de bestiaux*. Les art. 7 et 55 restent à mettre en harmonie.

Voir pour la *manière dont l'avertissement doit être donné*, les articles 7, 25 et 53.

(3) Dans le même ordre d'idées, la Conv. int. sur la circulation routière du 24 av. 1926, art. 3., (J. O. 2 juil. 1927) stipule : « Sans préjudice des mesures de précaution qu'ils doivent prendre avant de s'engager sur la partie de la voie publique affectée aux véhicules et aux animaux, *les piétons doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, y compris les cycles, ainsi que les bêtes de trait, de charge ou de selle.* »

La prescription édictée, bien que nouvelle dans un règlement, ne fait qu'enregistrer *une pratique* que l'on constate tous les jours sur les voies publiques où les piétons laissent la priorité du passage aux véhicules et animaux accompagnés. *Elle ne touche en rien au droit naturel de chacun d'user, pour ses déplacements sur les routes, d'une entière liberté, dans toute la mesure compatible avec les besoins primordiaux d'ordre et de sécurité publics.*

Jugé du reste que le piéton qui traverse la chaussée fait un *usage normal* de la voie publique. (Crim. 7 mars 1929 ci-dessous.)

Décidé toutefois que sur les voies publiques *pourvues de trottoirs* les piétons doivent utiliser ceux-ci *de préférence* et n'emprunter les chaussées que pour les traverser, ou, s'ils les parcourent, y être toujours en éveil et sur leurs gardes. (Trib. corr. Saint-Nazaire 15 fév. 1923. D. P. 23.2.80.)

Rien n'empêcherait d'ailleurs les Préfets et Maires, en vertu de leurs pouvoirs de police (art. 62), d'obliger sur certains parcours, les piétons *à se tenir constamment sur les trottoirs et à ne traverser la chaussée qu'à des points déterminés*. (Voir en ce sens l'Ord. de police de la Seine du 1^{er} mars 1928, art. 3, et les commentaires de l'art. 12.)

A remarquer d'autre part qu'aux termes de l'article 9, lorsque « les conducteurs de véhicules quelconques, de bêtes de trait, de charge ou de selle, ou d'animaux » sont croisés ou dépassés, « ils doivent laisser libre à *gauche*... deux mètres quand il s'agit d'un piéton... », d'où il suit que *le piéton doit se ranger à leur approche, à gauche de leur direction de marche, dans la zone indiquée de deux mètres*.

Il aurait été utile de rappeler cette règle à l'art. 55.

En principe ladite prescription n'est pas applicable au cas de croisement ou dépassement d'un cycle (supra p. 451, nota 2).

Un piéton pourra donc, *à l'approche d'un cycle*, se ranger d'un côté quelconque de la voie publique pourvu que ce déplacement ne soit pas effectué d'une manière imprudente.

Jugé que lorsqu'un cycliste a occasionné des blessures à un piéton, il y a toutefois lieu de réduire les dommages-intérêts à payer par le cycliste *si la victime a commis elle-même une imprudence en se portant sur la gauche* au moment où elle voyait le cycliste arriver de ce côté au lieu de garder le côté droit de la rue. (Amiens, 1^{er} août 1905. D. P. 1908.2.316.)

Le juge saisi d'une poursuite contre un piéton qui a involontairement causé la mort d'un cycliste peut renvoyer le prévenu en constatant qu'au moment du heurt du cycliste et du piéton, ce dernier, qui traversait la chaussée, faisait un usage normal de la voie publique et que le cycliste devait annoncer son approche à l'aide d'un signal sonore et prendre les mesures imposées par le Code de la route et la prudence pour éviter l'obstacle qui se trouvait devant lui. (Crim. 7 mars 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929.1.75.)

Enfin décide que le conducteur d'une automobile ayant occasionné un accident à un piéton est recevable à apporter la preuve, pour dégager sa responsabilité, que le piéton avait fait *un faux pas*. (Trib. civ. Seine, 29 oct. 1924.)

Jugé toutefois dans un cas d'espèce qu'on ne saurait faire grief, à la victime, d'un accident causé par l'imprudence d'un motocycliste, d'un *mouvement d'hésitation* excusable chez une femme âgée, surprise par l'arrivée inopinée de ce motocycliste. (Crim. 7 déc. 1929. Gaz. Trib. 26 déc. 1929.)

(4) *Stationnement des véhicules* (supra p. 263 et suiv.), *stationnement des animaux* (supra p. 266).

(5) Il ne semble pas qu'on puisse appliquer au stationnement des personnes l'Ordonnance du 4 août 1731, maintenue en vigueur comme texte législatif par la Loi du 19-22 juil. 1791, faisant itératives défenses de *décharger* aucuns gravois, fumiers, immondices et autres *empêchements au passage public*, l'expression d'empêchements au passage public, bien que général, ne-

visant pas évidemment, dans l'esprit du texte, le stationnement des personnes ; ni l'art. 471, 4^o, CP, interdisant l'embarras de la voie publique par « des choses quelconques », « chose » étant l'antonyme de « personne ».

C'est donc à juste titre qu'il a été jugé que, d'une façon générale, *le fait par un riverain de la voie publique et spécialement d'une rue, de stationner au devant de la porte de son habitation pour se livrer à des travaux n'offrant pas par eux-mêmes aucun danger pour le public, ne peut constituer un acte illicite*, alors que surtout la circulation n'est en rien entravée. (Trib. simp. pol. Saint-Amand-de-Boise, 15 sept. 1922. Revue com^{le}, nov. 1922.) Remarquons toutefois que, dans le cas d'espèce, le particulier aurait pu être poursuivi pour dépôt illicite sur la voie publique des « choses » qui étaient l'objet de ses travaux (Développements au Livre III).

(6) Renseignements généraux au Livre III. Poursuite et répression des infractions.

ARTICLE 56

Troupeaux. — « La conduite des groupes et
« troupeaux d'animaux de toute espèce circulant
« sur les voies publiques, doit être assurée de telle
« manière qu'elle ne constitue pas une entrave pour
« la circulation publique et que leur croisement ou
« dépassement puisse s'effectuer dans des conditions
« satisfaisantes (1). Les troupeaux ne doivent pas
« stationner sur la chaussée (2).

« Les Préfets déterminent chaque année les con-
« ditions particulières à observer pour les troupeaux
« transhumants afin de gêner le moins possible la
« circulation publique et notamment les itinéraires
« que doivent suivre ces troupeaux (3). »

PENALITES (4). — L'infraction est en principe imputable au *conducteur* qui est passible des peines prévues par les art. 471, 15°, et 474 du Code pénal (supra p. 263).

En outre, les conducteurs pourront être punis des peines mentionnées au tableau de la page 263, si la contravention constate que les troupeaux étaient, en même temps, en *stationnement illicite sur la voie publique*, et des peines mentionnées infra p. 470 et s. si le procès-verbal constate que les animaux étaient en *pâturage* sur la voie publique ou se sont répandus sur les bords de grands chemins plantés d'arbres, de haies d'épines ou autres.

NOTA

(1) Les deux conditions imposées :

a) Que la conduite des groupes et troupeaux d'animaux soit assurée de manière à ne pas constituer une entrave pour la circulation publique ;

b) Que leur croisement ou dépassement puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes ;

Ne sont pas en fait très différentes, car si les croisements ou dépassements s'effectuent dans des conditions satisfaisantes, aucune entrave ne sera apportée à la circulation publique.

Rappelons dans un autre ordre d'idées que l'art. 9 impose aux conducteurs de « *véhicules quelconques, de bêtes de trait, de charge ou de selle, ou d'animaux* » de laisser libre à gauche, lorsqu'ils sont croisés ou dépassés par un troupeau, *le plus large*.

espace possible et au moins la moitié de la chaussée, alors que cette obligation n'est pas réciproque.

En principe donc, suivant les dispositions de l'article 9, c'est aux véhicules, bêtes de trait, de charge ou de selle ou d'animaux, à se détourner pour laisser le passage aux troupeaux.

Il ne suffit pas que les autres conducteurs laissent libre à gauche, lorsqu'ils sont croisés ou dépassés par un troupeau, la moitié de la chaussée. Ils doivent, sous peine d'engager leur responsabilité, *se serrer le plus à droite que les conditions d'établissement de la route le leur permettent*, l'espace mentionné de la moitié de la chaussée étant un *minimum* au-dessous duquel les termes du Règlement ne leur laissent pas la faculté de descendre, *sauf bien entendu s'il y avait impossibilité absolue*. Dans ce cas la force majeure excuserait l'infraction (Livre III). Exemple : véhicule de 2 mètres de largeur dans chemin de moins p. 177). Exemple : véhicule de 2 mètres de largeur dans chemin de moins de 4 mètres.

A remarquer d'autre part que si l'art. 9 fixe la largeur à laisser libre dans le cas où ce sont les troupeaux qui dépassent, *aucune règle analogue n'existe au cas inverse du dépassement des troupeaux* par les véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou de selle ou d'animaux.

Il suffit, d'après les termes de l'art. 56, que le dépassement puisse s'effectuer dans *des conditions satisfaisantes*.

Cette condition sera remplie si les troupeaux laissent à gauche une place suffisante pour permettre aux véhicules, bêtes de trait, de charge ou de selle ou d'animaux d'effectuer l'opération. Cette place pourra, suivant les circonstances, être supérieure ou inférieure à la moitié de la chaussée, puisqu'aucune limitation n'est indiquée par le Règlement.

Toutefois les conducteurs de véhicules *ne pourront pas, en principe, exiger plus de 2 m. 50 d'espace libre*, les véhicules ne devant pas encombrer la chaussée sur une plus grande largeur (art. 3 et 6), sauf lorsqu'il s'agit de *transports exceptionnels dûment autorisés* (art. 14).

Les dispositions de l'article 7, avant-dernier alinéa, spécifiant que les conducteurs peuvent utiliser le milieu ou la partie droite de la chaussée, mais qu'il leur est formellement interdit de suivre la partie gauche, sauf en cas de dépassement ou de nécessité de virage, *ne sont pas applicables aux troupeaux*, ainsi qu'il résulte du dernier alinéa du même article précisant que la conduite des troupeaux est spécialement réglementée par l'article 56.

Les troupeaux peuvent donc occuper pour leur circulation *la largeur entière de la route*, à condition toutefois que leur croisement ou dépassement puisse s'effectuer d'une manière satisfaisante (art. 56), c'est-à-dire que, dûment avertis, leurs conducteurs prennent immédiatement toutes dispositions opportunes pour opérer le mouvement dans les meilleures conditions.

A raison des difficultés très spéciales de la conduite des troupeaux sur la voie publique, les autres usagers doivent redoubler de prudence pour les croiser ou dépasser. Ils commettraient donc une grave faute, engageant leur responsabilité, s'ils

ne prenaient pas toutes les précautions qui s'imposent en pareille circonstance : *ralentir ou même arrêter le mouvement, ne pas effrayer les animaux, etc.*

Le croisement ou le dépassement de deux troupeaux n'est pas prévu par le Code de la route. Les conducteurs des deux troupeaux doivent effectuer la manœuvre au mieux, d'après les circonstances de fait, *en ayant toutefois soin de se ranger chacun du côté du « sens de circulation »*. (Commentaires de l'art. 9.)

(2) Mesure très sage *qui n'exclut pas le stationnement en dehors de la chaussée* et concilie donc la nécessité de ne pas embarrasser la voie publique avec les besoins inéluctables pour les troupeaux en marche sur les routes, de s'y arrêter de temps à autre pour leur repos.

(3) Les Préfets, en vertu de leurs pouvoirs propres (art. 62), et sans qu'aucune délégation spéciale du Code de la route ne leur ait été indispensable, pouvaient directement établir la réglementation prescrite. Il aurait peut-être suffi de les y inviter par une circulaire spéciale, surtout que la *transhumance des troupeaux* ne se pratique que dans quelques départements.

Le stationnement et la circulation des troupeaux sur les pistes spéciales : *trottoirs, pistes cyclables, cavalières, etc.*, sont formellement interdits par l'art. 12.

(4) Renseignements généraux au Livre III (Poursuite et répression des infractions).

ARTICLE 57

Divagation ou abandon des animaux sur la voie publique. — « Sans préjudice des dispositions du « Code pénal (1) concernant les animaux malfaisants ou féroces, il est interdit de laisser vaguer « sur les voies publiques un animal quelconque (2) « et d'y laisser à l'abandon des bêtes de trait, de « charge ou de selle (3). »

DISPOSITIONS SPECIALES EDICTÉES PAR LES MAIRES. — Pour mémoire, développements au livre III.

PENALITES. — L'infraction est en principe imputable au propriétaire (art. 1385 C.C.).

Toutefois, si les animaux avaient un conducteur ou un gardien qui a pu être connu de l'Agent verbalisateur, c'est contre ce conducteur ou ce gardien, fautif de les avoir laissés divaguer, que les poursuites doivent être dirigées.

L'auteur de la contravention (propriétaire, conducteur ou gardien) est passible d'une amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement en principal (C.P. art. 471, 15°), un emprisonnement pendant trois jours au plus devant toujours être prononcé en cas de récidive (C.P., art. 474).

Les peines de l'art. 475, 7°, et 478 C.P. : amende de 6 à 10 francs inclusivement en principal et emprisonnement pendant cinq jours au plus en cas de récidive, sont en outre applicables contre ceux qui auront excité ou n'auront pas retenu leurs chiens, lorsqu'ils attaquent ou poursuivent les passants, quand bien même il n'en serait résulté aucun mal ni dommage (art. 475, 7°, et 478).

Ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui, par l'effet de la divagation des animaux malfaisants ou féroces, seront en outre susceptibles d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement, avec, en cas de récidive, un emprisonnement pendant cinq jours (C.P. art. 479, 2°, et 482).

Plus spécialement, l'infraction d'abandon de bêtes de trait est réprimée en vertu de la Loi du 30 mai 1851 (art. 2, § 2, 5°; et art. 5; art. 2, § 3, 5°, et art. 6) s'il s'agit de bêtes de trait faisant partie d'un attelage de véhicules ne servant pas au transport des personnes, ou d'un attelage de voitures de messageries

circulant sur une route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication.

Dans tous les autres cas d'abandon de bêtes de trait, comme aux cas d'abandon de bêtes de charge, la répression sera poursuivie par application des art. 475, 3°, 476 et 478 du Code pénal.

L'abandon des bêtes de selle est assimilé à l'abandon des animaux quelconques. Voir les développements sur cette question supra p. 241 et le tableau des peines supra p. 240.

Si les contrevenants ont en même temps enfreint certaines dispositions d'arrêtés préfectoraux ou municipaux, qui ne soient pas la reproduction pure et simple de l'art. 57 du Code de la route ou des articles susvisés du Code pénal, ni de la Loi du 30 mai 1851, ils sont au surplus passibles, *pour chacune des infractions distinctes* qu'ils auraient ainsi commises, d'une amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal, et en cas de récidive d'un emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 15°, et 474).

NOTA

(1) Dispositions punissant « *ceux qui auraient laissé divaguer.... des animaux malfaisants ou féroces ; ceux qui auront excité ou n'auront pas retenu leurs chiens, lorsqu'ils attaquent ou poursuivent des passants, quand même il n'en serait résulté aucun mal ou dommage* ». (Art. 475. 7°, C.P.) ; — « *ceux qui auront occasionné la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux, appartenant à autrui, par l'effet de la divagation... d'animaux malfaisants ou féroces* ». (Art. 479, 2° C.P.).

(2) Malgré ses termes généraux, cette prescription ne peut évidemment s'appliquer qu'aux animaux qui normalement doivent être soumis à une garde : chevaux, bestiaux, moutons, chèvres, chiens, volailles, etc..., et non à ceux, comme les chats, les pigeons, etc..., qui, bien qu'étant domestiques, ne sont pas susceptibles d'être assujettis à la même surveillance.

Mais le Maire, en vertu de ses pouvoirs spéciaux (L. 5 avr. 1848, art. 97 ; L. 21 juin 1898, art. 1 et suiv.), pourra valablement, dans certaines circonstances exceptionnelles, prendre un arrêté obligeant les propriétaires de ces animaux à les laisser enfermés par exemple, les chats, etc..., *au cas d'épidémie de rage.*

Jugé qu'un animal est *en état de divagation sur la voie publique*, quand le maître ne le tient pas sous sa garde immédiate, de façon à pouvoir le retenir ou le rappeler en cas de danger.

Il en est notamment ainsi lorsqu'un chien circule librement sur la chaussée d'une voie publique parcourue par de nombreuses voitures, même quand son maître est sur le trottoir, à quelque distance de lui (En ce sens, Trib. civ. Nice, 5 nov. 1923, D.P. 1924, 2.94).

C'est au propriétaire du chien qui le mène dans les rues parcourues par des véhicules de toute espèce, à le garder près

de lui sur le trottoir, *et non pas à l'accompagner et à le surveiller de façon insuffisante*, (Trib. civ. Saint-Lô, 3 av. 1925, D.H. 422).

En tout état de cause, est responsable, dans les termes de l'art. 1385, C.C., les propriétaires de chiens qui, *en se jetant sous les roues d'une bicyclette en marche*, occasionnent à celui qui la monte un accident. En pareil cas, il suffit au bicycliste de prouver que sa chute a bien été occasionnée par les chiens pour engager la responsabilité solidaire de leurs propriétaires. (Just. paix Saintes, 24 déc. 1928, *Gaz. Trib.*, 30 avril 1929).

Décidé, d'autre part, que le conducteur d'une automobile marchant à une allure modérée dans une rue fréquentée par les automobiles et les véhicules de toutes sortes, *n'a pas à prendre vis-à-vis d'un chien de précautions spéciales, telles que usage du signal sonore, ralentissement, etc...*

Si le chien est renversé et écrasé par la voiture, la responsabilité de l'accident doit incomber au maître du chien *et non à l'automobiliste* (Trib. civ. Nancy, 9 juin 1905, D.P. 1905.2.40 ; dans le même sens, Trib. civ. Nice, 5 nov. 1923, D.P. 1924.2.94).

Ces principes s'appliquent à tous les animaux errants sur la voie publique (Trib. civ. Saint-Lô, 3 av. 1925, D.H. 422).

Signalons toutefois qu'un certain revirement se manifeste en jurisprudence.

Ainsi le jugement précité du Trib. de Saint-Lô spécifie que cependant la responsabilité de l'automobiliste peut être engagée *s'il apparaît qu'il a volontairement et intentionnellement causé la mort de l'animal*.

Un jugement du Trib. civ. de Morlaix du 26 janv. 1922 (Rev. Com. av. 1922), n'invoque même plus les prétendus droits des automobilistes de ne prendre aucune des mesures de prudence indispensables pour éviter un accident : avertissement, ralentissement, etc... lorsque l'obstacle rencontré est un chien ou un animal errant sur la voie publique.

Il convient d'ailleurs d'observer que *le droit de circuler sur les voies publiques ne peut pas valablement donner aux automobilistes l'autorisation de renverser les obstacles rencontrés sur leur passage, serait-ce même des obstacles qui ne devraient pas réglementairement s'y trouver*. Au contraire, les articles 25 et 31 leur font un strict devoir d'éviter tous les accidents, *quels qu'ils fussent, par tous les moyens à leur disposition : avertissement, ralentissement, etc...*

Il en est notamment ainsi lorsque l'obstacle rencontré est un chien, c'est-à-dire un animal domestique *qu'il n'est permis de tuer ou de blesser qu'en cas de légitime défense*, la Loi du 21 juin 1898 (art. 65) interdisant d'exercer abusivement des mauvais traitements envers les animaux domestiques. (Trib. civ. du Vigan, 20 mai 1892, D.P. 93.2.37 ; — Crim. 4 nov. 1899, D.P. 1901.1.375).

Décidé d'ailleurs dans cet ordre d'idées que le conducteur d'une automobile qui, ayant écrasé un chien, ne s'arrête pas,

commet un délit de fuite, bien que ce fait ne constitue pas en principe une contravention au point de vue pénal (Douai, 20 nov. 1908, D.P. 1910.2.224. Voir les développements au Livre III. Délit de fuite).

Mais si un animal isolé, en divagation sur la voie publique, est néanmoins blessé ou tué par une automobile, bien que le conducteur ait pris toutes les mesures de prudence indispensables, la responsabilité de l'accident incombe entièrement au propriétaire de l'animal qui est fautif de n'avoir pas maintenu celui-ci sous sa garde immédiate. (Trib. civ. Morlaix, 26 janv. 1922, précité). Toutefois s'il résulte des circonstances de l'affaire, que l'automobiliste n'a pas pris toutes les mesures de prudence indispensables pour éviter l'accident, la responsabilité sera partagée entre lui et le propriétaire de l'animal suivant l'importance de leurs fautes respectives.

(3) Voir les développements supra p. 268, nota 5.

Mêmes principes qu'au nota précédent. Notamment le *fait d'abandon de bêtes de trait, de charge ou de selle* sur la voie publique n'autorise pas les automobilistes à ne pas prendre à l'égard de ces animaux les mesures de prudence indispensables pour éviter de les tuer ou de les blesser.

ARTICLE 58

Pacage (1). — « Il est défendu de faire ou de
 « laisser paître les animaux de toutes espèces sur
 « les voies publiques (2) autres que les chemins
 « ruraux ou vicinaux ordinaires n'intéressant pas
 « la circulation générale et qui auront été portés à la
 « connaissance du public par arrêté préfectoral (3).

« Ces animaux devront être tenus en laisse (4). »

PENALITES. — *L'arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 16 décembre 1759* prévoit la confiscation des bestiaux et la condamnation à 100 livres d'amende des pâtres, gardes et conducteurs qui auront conduit en pâturage ou laisser répandre leurs animaux sur les bords des grands chemins (*Routes nationales ou départementales*), plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines ou autres (5), les maîtres, pères et chefs de famille et propriétaires de bestiaux étant et demeurant civilement responsables de l'amende. L'amende prévue de 100 livres a été réduite à 16 francs en principal par la Loi du 23 mars 1842 et la peine de la confiscation n'est plus prononcée (Cons. d'Et. 4 déc. 1918, 29 août 1921, développements au Livre III).

Dans tous les autres cas d'infraction à l'art. 58 du Code de la route, la sanction consistera dans une amende de 1 à 5 francs inclusivement en principal, et, en cas de récidive, un emprisonnement pendant trois jours au plus (C.P. art. 471, 15°, et 474).

Les peines ci-dessus (L. 17 déc. 1759 ; C.P. art. 471, 15°, et 474) sont encourues alors même que les bestiaux n'auraient pas détérioré la route, ses dépendances, ses ouvrages ou ses plantations. (En ce sens Cons. d'Et. 30 nov. 1862) (6).

Si le procès-verbal mentionne que des détériorations quelconques ont été causées à la route, à ses dépendances, à ses ouvrages ou à ses plantations, les conducteurs sont en outre passibles des peines spéciales indiquées au livre III pour ces natures d'infraction.

REMARQUE. — Il convient de retenir des développements qui précèdent, que l'infraction ne peut donner lieu à l'application des peines de la Loi du 16 décembre 1759 qu'autant que le procès-verbal spécifie *expressément* que le fait répréhensible a été commis sur un grand chemin (route nationale ou départementale) et dans un endroit où la route était plantée (Cons. Préf. Seine-et-Oise, 29 nov. 1922).

NOTA

(1) La circulation ds animaux accompagnés ou isolés est plus spécialement réglementée par les articles 7, 56 et 57.

(2) A remarquer que l'*Instruction Générale sur les chemins vicinaux* du 6 déc. 1870 (art. 303) défend, d'une *manière absolue*, de faire ou de laisser paître aucune espèce d'animaux. Cet article doit être mis en harmonie avec les dispositions nouvelles du Code de la route.

(3) Les routes et chemins sont classés dans le domaine public pour servir exclusivement aux besoins proprement dits de la circulation. Les administrations gestionnaires des voies publiques ne sauraient donc *en tolérer* d'autres usages que dans la mesure où il n'en résultera pas d'inconvénients. *L'article 58 a précisément pour objet de fixer, suivant ces principes, dans quels cas et sous quelles conditions le pacage des animaux pourra être autorisé sur les voies publiques.* Ses dispositions sont inspirées du *maximum de tolérance* compatible avec les besoins de la circulation.

Les administrations ont toutefois la faculté de subordonner l'exercice du pacage sur les voies publiques *au paiement d'une redevance* (Cons. Préf. Aude, 28 juil. 1908. Cons. d'Et. 16 mars 1914) *puisqu'il s'agit d'un usage privatif de ces voies ne correspondant pas à leur destination légale.*

Il a notamment été jugé que *l'herbe* qui croît sur les accotements des chemins vicinaux étant la *propriété de la commune*, le Conseil municipal peut décider de donner à bail le droit de la récolter. A défaut, il appartient au Maire de déterminer, *conformément à l'usage local*, les conditions de la jouissance en nature dont peuvent bénéficier les habitants (Cons. d'Et. 24 fév. 1911).

(4) En définitive, le pacage n'est autorisé *que sur certains chemins ruraux ou vicinaux ordinaires désignés* par arrêté du Préfet *et seulement à la condition que les animaux soient tenus en laisse.*

(5) Le fait de laisser paître ou divaguer des bestiaux sur des routes non plantées ne saurait donner lieu à l'application des peines édictées par la Loi du 16 déc. 1759 (Cons. d'Et. 28 mai 1852, D.P. 52.3.42 ; 17 janv. 1873, D.P. 73.3.61).

(b) L'infraction ne serait pas excusée pour le motif que les animaux se seraient échappés d'un enclos malgré les efforts de la personne chargée de les garder (Cons. d'Et. 28 déc. 1858).

CHAPITRE VII

Dispositions transitoires et diverses

SOMMAIRE :

	Pages-
ARTICLE 59. — <i>Contraventions au présent règlement.</i> Commentaires et jurisprudence (poursuite et répression des infractions), <i>pour mémoire</i>	475 475
ARTICLE 60. — <i>Délai d'application du présent règlement</i>	476
ARTICLE 61. — <i>Exceptions.</i> Commentaires et jurisprudence	477
ARTICLE 62. — <i>Pouvoirs des Préfets et des Maires.</i> Observations. Commentaires et jurisprudence, <i>pour mémoire</i>	479
ARTICLE 63. — <i>Règlements abrogés</i>	480
ARTICLE 64. — <i>Exécution du décret</i>	481

CHAPITRE VII

Dispositions transitoires diverses

ARTICLE 59

Contraventions au présent règlement. — « Les
« contraventions aux dispositions du présent règle-
« ment seront constatées par des procès-verbaux et
« déférées aux tribunaux compétents, conformément
« ment aux lois et règlements en vigueur. »

POURSUITE ET REPRESSION DES INFRACTIONS.

— Voir sur cette importante question les développements au
livre III.

ARTICLE 60

Délai d'application du présent règlement. —

« Les délais suivants sont accordés pour l'application des articles visés ci-dessus aux véhicules qui seront en service lors de la publication du présent règlement.

« Jusqu'au 1^{er} juin 1924 :

« Pour les prescriptions de l'article 22 concernant l'obligation pour certains véhicules automobiles, d'être munis d'un appareil rétroviseur.

« Pour les prescriptions de l'article 24 relative à l'éclairage spécial des véhicules automobiles.

« Jusqu'au 1^{er} juin 1926 :

« Pour les prescriptions de l'article 2, relatives aux dimensions et à la nature des bandages des roues.

« Pour les prescriptions de l'article 3, relatives au gabarit des véhicules et aux saillies des fusées d'essieux, des moyeux ou des organes de freinage.

« Pendant les périodes transitoires, chaque espèce continuera à être soumise aux règlements qui lui étaient applicables avant la promulgation du décret du 27 mai 1921. »

REMARQUE. — Tous ces délais sont maintenant expirés.

ARTICLE 61

Exceptions. — « Le présent règlement ne s'appliquera pas aux voies ferrées empruntant l'assiette des voies publiques, ni aux véhicules servant à l'exploitation de ces voies ferrées qui continuent à être soumis aux règlements spéciaux les concernant (1).

« Sont dispensés des prescriptions de l'article 21 (deuxième paragraphe), de l'article 22 (quatrième paragraphe), et des articles 23 à 30 inclus du présent règlement, les appareils automobiles, à usage agricole ou industriel, s'ils ne servent pas au transport des marchandises ou des personnes autres que le conducteur ou les ouvriers nécessaires à l'utilisation des dits appareils et si leur vitesse de marche ne peut dépasser 10 kilomètres à l'heure (2). »

NOTA

(1) Déc. 11 nov. 1917. Voir notamment croisement et dépassement avec les voies ferrées, supra p. 260 et s.

(2) Ainsi les appareils énumérés sont exemptés des formalités de la *réception* (art. 26) et de l'*immatriculation* (art. 28).

Il n'y a donc pas lieu, pour leurs propriétaires, de se faire délivrer un récépissé de déclaration de mise en circulation (carte grise, ni pour les conducteurs d'obtenir un permis de conduire (art. 28, 29 et 30).

Bien que le décret du 21 déc. 1926 prévoit la présentation de la carte grise pour l'acquittement de l'impôt sur les automobiles, les agents des Contributions indirectes ne peuvent refuser de délivrer sans cette pièce le permis de circulation, mettant ainsi les propriétaires des appareils visés par l'art. 61, dans la stricte obligation de soumettre ces véhicules aux formalités de la réception et de l'immatriculation, alors qu'ils en sont formellement dispensés par le Code de la route.

C'est pourquoi le législateur a été conduit à prévoir d'une manière *express*, par une disposition additionnelle à la Loi,

l'exemption d'impôt pour les *batteuses* dont l'appareil moteur est accessoirement tracteur (L. 27 déc. 1927, art. 25, *J. O.* 28 déc., supra p. 375.

On ne peut en effet imposer aux particuliers pour la simple commodité d'un service, dans le cas où ils en sont formellement dispensés par le Code de la route, les lourdes sujétions que comporte l'accomplissement des formalités de la réception et de l'immatriculation, alors surtout que ces formalités ont *pour unique objet la sauvegarde de la sécurité publique*, c'est-à-dire une matière qui ne rentre pas normalement dans les attributions du Ministère des Finances.

ARTICLE 62

Pouvoirs des Préfets et Maires. — « Les dispositions du présent décret ne font pas obstacle au droit, conféré par les lois et règlements, aux Préfets et aux Maires, de prescrire, dans les limites de leurs pouvoirs et lorsque l'intérêt de la sécurité ou de l'ordre public l'exige, des mesures plus rigoureuses que celles édictées par le présent règlement. »

POUVOIRS DE POLICE DES PREFETS ET DES MAIRES. — Voir sur cette importante question les développements au livre III.

OBSERVATIONS. — 1° Il n'était pas inutile de rappeler aux usagers qu'ils doivent observer, en dehors des prescriptions du Code de la route, les règlements particuliers établis par les Préfets et Maires sur le territoire de leur département ou commune. Mais l'art. 62 n'a pu avoir pour effet *d'étendre, pas plus que de restreindre*, les pouvoirs de police des Préfets et Maires, que ces Magistrats tiennent *directement de la Loi*.

L'art. 62 est toutefois *incomplet* lorsqu'il stipule que les mesures édictées par les Préfets et Maires devront être plus rigoureuses que celles du Code de la route, car ce Règlement ne contient pas toutes les dispositions que les Préfets et Maires doivent respecter.

Il existe, en effet, *dans d'autres textes que le Code de la route*, des règles d'usage de la voie publique, que ces magistrats sont également tenus d'observer pour leur propre réglementation, en vertu du principe de la hiérarchie des actes administratifs.

Ainsi, les Préfets et Maires ne pourraient valablement édicter aucune mesure qui soit contraire à des dispositions, autres que celles du Code de la route, contenues dans des *Lois, Décrets ou Arrêtés ministériels*.

Les Maires sont en outre tenus de respecter les *arrêtés préfectoraux*.

2° Les indications de l'art. 62 ne sont pas à l'abri de toutes critiques. Elles ont pu être considérées par certains Préfets ou Maires comme une invitation du Chef de l'Etat pour établir, chacun dans leur circonscription, une réglementation spéciale.

Les dispositions de l'art. 62 n'ajoutant ni ne retranchant rien aux pouvoirs que les Préfets et Maires tiennent *directement de la Loi*, mieux aurait donc valu qu'elles soient *supprimées*.

ARTICLE 63

Règlements abrogés. — « Sont et demeurent
« abrogés les décrets du 10 août 1852 et 24 février
« 1858, relatifs à la police du roulage ; le décret du
« 29 août 1863, concernant l'établissement des bar-
« rières de dégel ; les décrets du 10 mars 1899, du
« 10 septembre 1901 et 4 septembre 1919, ayant
« trait à la circulation des automobiles (1) ; les
« décrets des 27 mai 1921 et 31 août 1922 portant
« règlement général sur la police de la circulation et
« du roulage, ainsi que toutes dispositions contraires
« à celles du présent règlement. »

NOTA

1° Voir observations supra p. 188.

ARTICLE 64

Exécution du décret. — « Les ministres de l'Intérieur, des Finances (1) et des Travaux Publics, sont chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*. »

Fait à Paris, le 31 décembre 1922.

A. MILLERAND.

Par le Président de la République :

Le Ministre de l'Intérieur,

Maurice MAUNOURY.

Le Ministre des Travaux Publics,

Yves LE TROCQUER.

NOTA

1° La désignation du Ministre des Finances pour l'exécution du Code de la route dont les dispositions sont dictées *exclusivement dans un intérêt de sécurité et d'ordre publics*, est en principe très critiquable (supra p. 188).

Le Ministre de la Guerre, de qui relève la gendarmerie, qui prend la part la plus active à la surveillance des routes, aurait été mieux qualifié pour pourvoir à l'exécution du décret.

LIVRE III

Les règles actuelles de circulation

DEUXIÈME PARTIE

Compléments au Code de la Route

- I. — Règlements autres que le Code de la Route.**
- II. — Pouvoirs de police des préfets et des maires.**
- III. — Poursuite et répression des infractions.**
- IV. — Responsabilités des conducteurs d'automobiles, cycles et autres véhicules ou d'animaux.**

I

Règlements
autres que le Code de la Route

I. — Règlements autres que le Code de la Route

SOMMAIRE

	Pages
<i>Délit de fuite</i> (Commentaires et Jurisprudence)	489
<i>Dégradations de la voie publique</i> (id.)	492
<i>Encombres et dépôts</i> (id.)	497
<i>Eclairage des dépôts et excavations</i> (id.)	501
<i>Jets de matériaux ou d'immondices. — Exhalaisons insalubres</i> (id.)	503
<i>Transport des matières explosibles ou inflammables. — Matières dangereuses</i> (id.)	505
<i>Essais de châssis automobiles</i> (id.)	508
<i>Circulation des commerçants et industriels forains</i> (id.)	509
<i>Circulation des Nomades</i> (id.)	510
<i>Impraticabilité des chemins. — Passage sur le sol riverain</i> (id.)	511
<i>Colportage et vente d'écrits, journaux, etc... sur la voie publique</i> (id.)	513
<i>Réunions publiques. — Attroupements</i> (id.)	515
<i>Tir sur les routes</i> (id.)	515
<i>Jeux de loterie et autres jeux du hasard</i> (id.)	515
<i>Divagation des fous ou des furieux, et des animaux malfaisants ou féroces</i> (id.)	516

I. — REGLEMENTS

autres que le Code de la Route

Nous avons eu soin dans les pages précédentes d'indiquer toutes les fois que l'occasion s'en est présentée, les dispositions autres que celles du Code de la route susceptibles d'intéresser les usagers.

Certaines de ces dispositions sont rappelées dans les commentaires de l'art. 59. (Poursuite et répression des infractions. Infra Livre II.)

Les dispositions ci-après ont pour objet de compléter les renseignements donnés.

DELIT DE FUITE

*Aux termes de la Loi du 17 juillet 1908 « tout conducteur
« d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule
« vient de causer ou d'accasionner un accident, ne se sera
« pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsa-
« bilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue (1), sera
« puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende
« de 16 francs à 500 francs, sans préjudice des peines con-
« tre les crimes ou délits qui se seraient joints à ceux-ci.*

*« Dans le cas où il aurait lieu, en outre, de l'application
« des articles 319 et 320 du Code pénal (2), les pénalités
« encourues aux termes de ces articles seraient portées au
« double (3).*

*« Les dispositions des articles 463 du Code pénal (4) sont
« applicables aux peines prévues par la présente Loi. »*

NOTA

(1) Ainsi il suffit, d'après le texte de la Loi, que le véhicule ait causé un accident ou seulement en ait été l'occasion. pour que le conducteur soit dans l'obligation de s'arrêter **même si dans les circonstances de l'espèce il ne croit pas avoir encouru de responsabilité.**

Ainsi décidé que la Loi du 17 juillet 1908 n'exige nullement pour qu'une contravention soit justifiée contre l'auteur d'un accident de voiture qui a pris la fuite, que le juge constate qu'il avait encouru une responsabilité civile ou pénale; **il suffit qu'il ait pu l'encourir** (Crim. 8 janv. 1921 D.P. 21. 1. 223).

Mais il faut qu'il y ait un accident causé ou occasionné par la voiture : celui qui a pris la fuite après s'être rendu coupable de **violences volontaires**, n'est pas passible du délit de fuite (Lyon, 16 fév. 1925, D.H. p. 249).

Il n'est d'ailleurs pas indispensable que cet accident soit causé ou occasionné à une personne puisqu'il suffit que le conducteur ait pu encourir une responsabilité civile (Douai 20 Nov. 1908, D.P. 10. 2. 224).

Il a même été jugé que le conducteur d'une automobile qui, ayant écrasé un **chien**, ne s'arrête pas commet un délit de fuite bien que le fait ne constitue pas en principe une contravention au point de vue pénal (Même arrêt. Voir toutefois les développements supra p. 467, nota 2).

Le conducteur doit s'arrêter sous peine du délit de fuite **même s'il n'est résulté de l'accident que des dégâts matériels** puisque, par le fait de l'existence de ces dégâts, sa responsabilité civile est susceptible d'être engagée. Toutefois il n'appartient pas à la partie civile de poursuivre **directement** la répression du délit de fuite lorsqu'il n'apparaît pas que le délit ait pu être susceptible, par lui-même, de donner naissance à des réparations civiles (Trib. Cor. Seine, 9 mars 1911, D.P. 11. 2. 192).

Le mot « **véhicule** » a évidemment dans la Loi de 1908 un sens général. **Le délit de fuite paraît donc en principe applicable aussi bien aux bicyclistes qu'aux autres conducteurs de véhicules** (Voir toutefois les réserves, supra p. 443 et s.).

Jugé que le conducteur d'un véhicule n'est pas passible de délit de fuite **s'il n'est point établi qu'il a su qu'il venait de causer ou d'occasionner un accident** (Trib. Cor. St. Brieuc 26 nov. 1908 D.P. 1909. 5. 32; Angers 22 janv. 1909. D.P. 1919. 2. 365.)

Ainsi le conducteur d'une voiture qui revient sur ses pas après avoir été prévenu par un témoin qu'il a occasionné un accident, est censé satisfaire aux obligations de la Loi (Angers 22 janv. 1909 D.P. 1909. 2. 365.)

Mais se rend coupable du délit de fuite:

Le conducteur qui a vu un passant renversé par l'aile de sa voiture et ne s'est pas arrêté, sous prétexte que ce passant s'est relevé immédiatement et qu'il était par conséquent en droit de considérer qu'il n'y avait pas accident (Cour Dijon 18 janv. 1928, Gaz. Trib. 24 fév. 1928);

le conducteur qui ne s'est arrêté que pendant **un temps très court** qui n'a pas permis aux témoins de relever le numéro de l'automobile et qui est reparti précipitamment malgré les appels des personnes présentes (Crim. 26 juin 1926 D.H. p. 500.)

Spécialement le conducteur d'une voiture automobile qui après avoir, en pleine nuit, renversé un passant s'est arrêté pendant une ou deux minutes seulement, a touché le corps de celui qu'il avait mortellement blessé, puis a précipitamment rebroussé chemin et mis tout en œuvre pour échapper aux recherches de la justice, commet le délit de fuite (Nancy 11 nov. 1909 D.P. 10. 5. 48.)

Si la circonstance d'un **arrêt insignifiant** ne peut, à elle seule, faire écarter l'application de la Loi de 1908, il n'y aura par contre **aucun délit de fuite lorsque l'arrêt aura été volontaire et notoirement suffisant** pour permettre de recueillir les indications indispensables de responsabilités. (Trib. Cor. Seine 6 mars 1909 D.P. 1909. 5. 32.)

Aucune disposition de la Loi de 1908 n'a d'ailleurs imposé au conducteur d'un véhicule, en cas d'accident de s'arrêter **indéfiniment, ni d'attendre l'arrivée des autorités ou de toutes autres personnes** en vue d'une constatation de son identité ou de celle de son véhicule, **ni même de provoquer pareille constatation** (Bordeaux, 7 mai 1909 D.P. 10. 5. 16.)

Le **propriétaire** assis au côté du conducteur se rend coupable de complicité si, avisé de l'accident, il abuse de son autorité de fait pour provoquer le conducteur à continuer sa route et lui donné des instructions en vue d'échapper par la fuite à toutes responsabilités (Crim. 28 av. 1922. D.P. Chr. p. 24.)

(2) Infra p. 590.

(3) La Loi du 17 juil. 1908 n'ayant apporté aucune dérogation au principe du nom cumul des peines, les pénalités qu'elle édicte ne peuvent donc se cumuler avec les peines encourues à raison des délits compris dans la même poursuite; la peine la plus forte doit seule être prononcée. Par suite doit être cassé l'arrêt qui prononce des peines distinctes pour le délit de blessures involontaires et pour le délit de fuite (Crim. 13 nov. 1922 D.P. 22. 1. 225 et la note.)

Juge toutefois, en sens contraire, que la règle de la Loi du 17 juillet 1908 suivant laquelle, lorsque le conducteur d'un véhicule quelconque ne s'est pas arrêté après avoir causé un accident, et que cet accident donne lieu à l'application des art. 319 et 320 CP, les peines encourues aux termes de ces deux articles doivent être portées **au double**, constitue une **exception** au principe de non cumul des peines justifiée par la volonté qu'a eue le législateur de réprimer plus sévèrement le délit de fuite, lorsque son auteur a causé des blessures tombant sous le coup desdits articles que lorsqu'il a tué ou blessé des animaux ou endommagé des choses inanimées (Trib. Cor. Lyon, 8 déc. 1928. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 291.)

(4) Infra p. 587, nota 4.

DEGRADATIONS DE LA VOIE PUBLIQUE

Toutes dégradation des grandes routes (routes nationales, routes départementales) constitue, aux termes de la Loi du 29 floréal, an X, une « *contravention de grande voirie* » (1).

Les faits de cette nature sont réprimés par l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 et l'Ordonnance du 4 août 1731.

Les auteurs de la contravention sont punissables d'une amende de 500 francs en principal, susceptible d'être modérée à 25 francs (L. du 23 mars 1842) et, en outre, de la réparation du dommage. (L. du 29 floréal an X.)

Dans l'ancienne généralité de Paris, le maximum de l'amende est réduit à 100 francs (Ord. 17 juil. 1781) et le minimum à 16 francs (L. 23 mars 1842.)

Exceptionnellement la contravention est réprimée par la Loi du 30 mai 1851 (art. 9) dans le cas spécial d'une *voiture* occasionnant, par la *faute, la négligence ou l'imprudence de son conducteur*, un dommage à une *route nationale, une route départementale ou un chemin vicinal de grande communication ou à ses dépendances*. L'amende varie de 3 à 5 francs en principal et le conducteur doit de même les frais de réparation du dommage (2).

En dehors des grandes routes, la loi du 29 floréal an X n'est pas applicable (Cons. d'Et. 21 mars 1923 D.P. Chr. p. 16.)

Par contre les dispositions de la loi du 30 mai 1851 (art. 9) restent applicables aux *chemins vicinaux de grande communication*.

Dans tous les autres cas, les dégradations constituent des « *contraventions de petite voirie* » réprimées par les art. 479, 11°, et 482 du Code pénal.

D'une manière générale, en vertu des art. 479, 11°, et 482 du Code pénal, *ceux qui auront dégradé ou détérioré de quelque manière que ce soit, les chemins publics*, sont punissables d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement

en principal et d'un emprisonnement pendant cinq jours en cas de récidive (3).

Les auteurs ou personnes civilement responsables de l'infraction (4) devront en outre être condamnés, quelque soit le temps écoulé, depuis le fait constitutif de la contravention, à la réparation du dommage causé, et ils supporteront en outre les frais et dépens de l'instance ainsi que les frais des mesures provisoires et urgentes que l'Administration est amené à prendre pour rétablir la circulation (Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 3.)

Signalons dans un autre ordre d'idées que l'art 14 de la Loi du 21 mai 1836 (5) autorise les Communes à réclamer des *subventions* spéciales pour la *réparation des dégradations extraordinaire causées aux chemins vicinaux entretenus à l'état de viabilité, par les exploitations de mines, carrières, forêts ou entreprise industrielle quelconques.*

La Loi du 30 avril 1881 (Art. 11) édicte des dispositions analogues en ce qui concerne les *chemins ruraux reconnus.*

La destruction *volontaire* des *ponts, digues ou chaussées*, est punie de la réclusion (C.P. art. 437).

Remarques.

1° Il n'y a plus lieu maintenant de s'attacher à rechercher si une contravention relevée pour atteinte portée à la conservation ou à l'intégrité des voies publiques est « *successive* » ou « *permanente* ».

Aux termes du Déc. L. 28 déc 1926 art. 3 (J. O. 30 déc), « *les usurpations, les dégradations et en général tout fait qui porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à l'intégrité des voies publiques et des ouvrages qu'elles comportent, à en modifier l'assiette ou à occasionner des détériorations, l'inobservation des servitudes d'utilité publique établies dans l'intérêt desdites voies, de même que toute infraction aux règlements pris par les autorités administratives compétentes en vue d'assurer la conservation des voies publiques, constituent des contraventions de police qui peuvent être constatées à toute époque.* »

2° La contravention est maintenant, dans tous les cas, de la compétence du *juge de simple police* (Déc. L. 28 déc. 1926, art. 1, 3 et 5 combinés.)

L'action civile pour la réparation des dommages, peut être poursuivie en même temps et devant le même juge que l'action publique (C.I.C. art. 3.)

Elle peut l'être aussi séparément. L'exercice en est alors suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile (même article. Voir les arrêts, infra p. 629).

Il y aura intérêt à réserver l'action civile lorsqu'on pensera avoir avantage, pour les *dommages supérieurs à 3.000 francs* (limite de la compétence des juges de paix en matière purement civile. L. 1^{er} janv. 1926. Déc. 5. nov. 1926), à faire statuer par le tribunal de première instance, et pour les *dommages inférieurs à 3.000 francs* par le juge du domicile du défendeur (C.P.C. art. 2), au lieu du juge du canton où intervient la contravention. (C.I.C. art. 138.)

NOTA

(1) Définition supra p. 594, nota 2.

On rappelle que la contravention n'en sera pas moins jugée à l'avenir par les **Tribunaux de simple police** (Déc. Loi du 28 déc. 1926 art. 1, 3 et 5 combinés infra p. 593).

Lorsqu'une contravention a été commise sur l'**ordre du propriétaire** d'une voiture et n'est pas imputable à l'initiative personnelle des conducteurs de celle-ci, c'est contre le propriétaire que doit être prononcé la condamnation à la réparation du dommage causé à la route (Cons. d'Et. 15 av. 1910 D.P. 1912. 3. 75. Voir pour les principes Laferrière Traité de jurid. adm. t. 2. p. 642; la Loi du 30 mai 1851, art. 13, infra p. 477 et le Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 3, infra p. 593).

(2) Les dégradations des **grandes routes** dont l'interdiction résulte des anciens Règlements ou de la Loi du 30 mai 1851, n'en constituent pas moins des contraventions de grande voirie, au sens de la Loi du 29 Floréal an X, et leur auteur peut être condamné à la **réparation du dommage** en vertu l'art. 1^{er} de cette Loi.

Ainsi le fait par les propriétaires de camions automobiles de poids considérable, d'avoir dégradé le sol d'une route nationale ne tombe pas sous l'application de l'art. 9 de la Loi du 30 mai 1851, cette Loi autorisant la circulation de toutes les voitures sur les routes nationales, routes départementales et chemins vicinaux de grande communication **sans réglementation de poids**. Mais ce fait rentre dans les prévisions de la Loi du 29 Floréal an X, dont l'art. 1^{er} vise **toutes espèces de dégradations commises sur les grandes routes**.

En l'absence de sanctions pénales établies pour réprimer les

contraventions de cette nature, les contrevenants doivent seulement être condamnés à la réparation des dommages causés (Cons. d'Et. 17 nov. 1920 D.P. Chr. p. 40; dans le même sens Cons. d'Et. 27 fév. 1914 D.P. Chr. p. 38.) Actuellement les contrevenants pourraient être condamnés à l'amende comme ayant enfreint **l'art. 2 du Code de la route**. (Pression sur le sol supra Livre II, p. 198.)

De même la contravention consistant dans **l'enlèvement ou la dispersion de pierres** qui étaient déposées en tas sur la route pour son entretien, ne donne lieu qu'à une **simple réparation du dommage causé** (Cons. d'Et. 13 janv. 853. D.P. 53. 3. 40.)

Si des procès-verbaux constatent, à la suite du **passage répété des véhicules** sur les chemins vicinaux de grande communication des dégradations excédant celles qui peuvent résulter d'une circulation normale, la condamnation au titre du dommage ne peut être prononcée en vertu de la Loi du 29 Floréal an X qui n'est pas applicable aux chemins faisant partie de la petite voirie (Cons. d'Et. 21 mars 1923 D.P. Chr. 16.)

Le conducteur d'une automobile qui cause une **détérioration au garde corps** d'un pont d'une route nationale, commet une contravention à l'Ordon. du 4 août 1731. Et pour échapper à la responsabilité qui lui incombe il ne peut se prévaloir de ce que l'accident aurait eu pour cause un **dérapiage alors qu'il ne justifie pas que cet accident soit la conséquence du cas de force majeure ou d'un état défectueux de la route** (Cons. d'Et. 22 fév. 1911. D.P. 1913. 3. 30.)

Il y a notamment lieu à l'application de la Loi du 30 mai 1851 art. 9 lorsque par suite de la **négligence apportée au chargement d'une voiture**, une partie de la craie formant le chargement est tombé sur la route et que l'écrasement a dégradé la chaussée. Mais le contrevenant ne peut être condamné à payer les frais de réparation, non seulement du dommage constaté par le procès-verbal, mais encore de l'ensemble des dommages causés par les voitures lui appartenant qui auraient circulé pendant l'hiver avec un chargement de craie. Dans le cas où le dommage constaté par le procès-verbal ne serait pas appréciable **en argent**, il ne doit être prononcé que l'amende. (Cons. d'Et. 7 août 1873. D.P. 74. 5. 548.)

Le **déversement d'eaux industrielles** dans les caniveaux d'une route nationale, constitue, en vertu de la Loi du 29 Floréal an X (art. 1^{er}), une contravention de grande voirie s'il en est résulté des dégradations de la voie publique (Cons. d'Et. 16 juil. 1913.)

En tout état de cause les seules réparations civiles qui peuvent être allouées sur une poursuite en matière de contravention de grande voirie, sont celles qui ont trait au **rétablissement des lieux en l'état primitif. Le contrevenant ne peut être condamné à des dommages intérêts** (Cons. d'Et. 23 av. 1913. D.P. Chr. p. 48.)

Enfin jugé dans un ordre d'idées différent que le dommage causé par une automobile à **la barrière d'un pont tournant**, lors de l'ouverture de celui-ci, étant imputable uniquement à une **grave insuffisance de signalisation**, cette faute excusable de l'Administration est, vis-à-vis du conducteur de l'au-

tomobile, **assimilable à un cas de force majeure**, et, dès lors, l'auteur du dommage doit être renvoyé des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui (Cons. d'Et. 15 fév. 1929. D.H. 1929. 192. Dlle Rédellex.)

(3) Pour les voiries vicinale et rurale, l'interdiction de dégrader ou détériorer les chemins publics est rappelée par les règlements généraux concernant chacune de ces catégories de chemins, savoir les Règlements des 6 déc. 1873, art. 201 pour les chemins vicinaux, et 3 janv. 1883, art. 101 pour les chemins ruraux.

En principe, les dégradations causées à un chemin public constituent une contravention **alors même qu'elles ont été produites indirectement par leur auteur ou qu'elles sont la conséquence de travaux entrepris par celui-ci sur son terrain**, l'exercice du droit de propriété par les riverains devant être réglée de façon que la voie publique n'en éprouve aucune détérioration (Crim. 30 déc. 1850. D.P. 63. 1. 383.)

(4) Voir nota 2 ci-dessus.

(5) Supra Livre I, p. 126.

ENCOMBREMENTS ET DEPOTS

Tout empêchement au passage public est interdit d'une manière absolue sur les grandes routes (routes nationales, départementales) par l'Ordonnance du 4 août 1731.

Il en est notamment ainsi des *dépôts* qui, par le fait même de leur existence, constituent un empêchement au passage public, au sens de l'Ordonnance de 1731.

Les auteurs de la contravention sont passibles d'une amende de 500 francs modérée à 25 francs par la Loi du 23 mars 1842, sauf dans l'ancienne Généralité de Paris où le maximum de l'amende est fixée à 100 francs (Ord. du Bureau des Fin. 17 juil. 1781) et le minimum à 16 francs. (L. du 23 mars 1842.)

Sur les autres chemins, l'empêchement au passage public est interdit par l'art. 471, 4°, du Code Pénal punissant d'une amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement en principal « ceux qui auront embarrassé la voie publique, en y déposant ou en y laissant *sans nécessité* des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sécurité du passage. » Au cas de récidive la peine d'emprisonnement pendant trois jours au plus doit toujours être prononcée (C.P. art. 474). (1)

C'est fondamentalement *en vertu des mêmes textes* que les *stationnements illicites* sont réprimés. Les mêmes principes restent donc applicables. (Supra Code de la route, art. 11, Livre II.)

Ainsi les Maires peuvent, dans les conditions prévues par l'art. 98 de la Loi du 5 av. 1884, délivrer des *permis de dépôt temporaire* sur la voie publique dans l'intérieur des agglomérations qui valent excuse légale aux infractions. (Voir les développements sur cette importante question. Infra. Pouvoirs des Préfets et Maires. Permis de stationnement, infra p. 545 et s. (2).)

Sil'embaras de la voie publique est effectué dans un *but coupable*, l'auteur de l'infraction est considéré comme

ayant commis une *voie de fait réprimée par les art. 309 et s. du Code Pénal*.

Remarque. — Comme pour les dégradations des voies publiques, les contraventions peuvent être constatées à toute époque (Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 3).

NOTA

(1) A remarquer qu'en principe l'interdiction édictée par l'Ordonnance du 4 août 1731 (grandes routes) est **plus rigoureuses** que celle de l'art. 471, 4^e, du Code pénal.

En effet la première est absolue, n'admettant donc pas d'autre excuse que la **force majeure**, alors que la deuxième admet l'excuse de la **nécessité**.

Mais en fait la différence est **peu sensible**, la jurisprudence assimilant la nécessité à la force majeure (supra nota 2 p. 224.)

Ainsi jugé que si la contravention d'embarras de la voie publique n'existe qu'autant que le dépôt a été effectué sans nécessité, le juge de police ne peut légalement faire résulter l'excuse de la nécessité **que d'un fait accidentel, imprévu ou de force majeure et non de l'exercice d'un métier ou d'une profession** (Crim. 17 nov. 1893. D.P. 96. 1. 476), **ni de la bonne foi** (Crim. 6 nov. 1925.)

Le juge de police apprécie **souverainement** si cette nécessité a existé et a été de nature à excuser l'embarras de la voie publique (Crim. 15 déc. 1899 D.P. 1901. 1. 120; 27 janv. 1900 D.P. 1902. 1. 143; 28 oct. 1915; etc.)

Ainsi lorsque le procès-verbal se borne à constater que devant le magasin de l'inculpé et sur la chaussée se trouvait un tonneau, au déballage duquel il était procédé et que le juge ment déclare qu'il s'agissait d'un fait purement accidentel et momentané, que l'inculpé n'avait placé ce tonneau sur la voie publique **que pendant le temps strictement nécessaire pour en opérer le déchargement** dans son magasin, la décision relaxant l'inculpé se trouve justifié (Crim. 28 oct. 1915.)

Un **Huissier**, agissant pour l'exécution d'un mandat de justice, est tenu, **comme toute autre personne**, de se conformer à la prohibition d'embarrasser la voie publique (Crim. 26 mars 1927. D.H. 1927. 258.)

La prohibition s'applique de la même manière aux **commis-saires priseurs** qui peuvent être valablement poursuivis pour le dépôt sur les dépendances de la voie publique du mobilier à la vente duquel ils procèdent (Crim. 17 nov. 1893 D.P. 96. 1. 476.)

Est également répréhensible:

le fait par un **locataire expulsé** de laisser ses meubles sur le sol de la route (Cons. d'Et. 13 déc. 1901);

le fait par un particulier d'installer sur la route une **machine à battre** et de déposer sans autorisation sur le trottoir

de cette route des **tas de paille** (Cons. d'Et. 16 nov. 1900. D.P. 1902. 3. 10);

le fait par un **maréchal ferrant** d'effectuer pour les besoins de sa profession des dépôts même momentanés sur une partie du trottoir de la route (Cons. d'Et. 6 août 1907);

le fait de **déposer du bois sur l'accotement d'une route** (Cons. d'Et. 8 août 1890. D.P. 92. 3. 38);

le fait de décharger ou de déverser des **immondices ou des vidanges**, non seulement sur la route (Cons. d'Et. 3 août 1892 D.P. 93. 3. 101) mais encore **dans les égouts** qui sont des dépendances de la route (Cons. d'Et. 28 janv. 1887 D.P. 88. 3. 52; 26 juin 1908 D.P. 1910 3. 22);

le fait **d'avoir planté des branchages** pour une fête sur un trottoir (Cons. d'Et. 29 av. 1914), etc...

Du moment que l'infraction est constatée, **elle doit être poursuivie** (Crim. 22 déc. 1916; Rev. com. mars 1919.)

Le juge de police n'a notamment pas le droit de relaxer le contrevenant sous le prétexte que le dépôt ou l'étalage est de **petites dimensions**, que la rue est **spacieuse et peu fréquentée**, que le dépôt ou l'étalage ne gêne en rien la circulation des voitures et des piétons (Même arrêt), que le dépôt a été effectué **pendant très peu de temps** (Cons. d'Et. 16 fév. 1853), etc.

Jugé toutefois qu'un dépôt **tout à fait accidentel, momentané et d'absolue nécessité**, ne constitue pas la contravention d'embaras de la voie publique Il en est spécialement ainsi pour celui qui n'ayant pu vendre une marchandise, essentiellement périssable, avant la fermeture du marché couvert, essaie de la vendre en ville **en plaçant ses corbeilles sur le trottoir** (Crim. 5 déc. 1924 D.H. 1925.)

L'entrepreneur des travaux d'entretien d'une route est, en cette qualité, autorisé à effectuer le **répandage des pierres destinées à cet entretien** et par suite **ce répandage ne constitue pas une contravention** (Cons. d'Et. 18 mars 1910 D.P. 1912. 3. 48.) S'il ne procède pas aux opérations de cylindrage suivant les conditions stipulées au marché, **l'inobservation des clauses de ce marché n'a pas le caractère d'une infraction aux Lois et Règlements sur la grande voirie**. (Même arrêt.) Ainsi en cas d'accident, l'action en responsabilité serait de la **compétence des tribunaux administratifs**. (Voir nota 2 p. suiv. et notamment Trib. conf. 21 nov. 1928. D.H. 1929. 55.)

L'Administration n'a pas seule qualité pour réprimer les abus de jouissance de la voie publique; **tout particulier a le droit d'agir en justice pour obtenir la réparation du dommage que lui a causé l'embarras de la voie publique par autrui** (Crim. 4 fév. 1910 D.P. 14. 1. 74. Req. 1^{er} mai 1912 D.P. 14. 1. 304.)

Au cas de besoin, l'Administration chargée de la surveillance des voies intéressées peut prendre **toutes mesures provisoires et urgentes** pour rétablir la circulation (Déc. Loi 28 déc. 1926 art. 3; in-fine; dans le même sens. Déc. du 16 déc. 1811, art. 113; Régli. Gle. sur les chemins vicinaux, art. 203.)

Ces mesures ne font pas obstacle à ce que, si un particulier conteste la propriété du chemin, l'autorité judiciaire statue

tant au possessoire qu'au fond (Cons. d'Et. 17 juin 1881 D.P. 82. 3. 113. Voir également Req. 28 mars 1922 D.P. Chr. p. 10, supra p. 189, nota 1).

En tout état de cause la **publicité de la voie est l'un des éléments de la contravention d'embarras de la voie publique**. Et, en l'absence de tout document administratif attribuant un caractère public à la voie sur laquelle la contravention a été relevée, il appartient au juge de police de rechercher et de déclarer, en fait, si la voie est **publique ou privée** (Crim. 18 janv. 1929. D.H. 1929. 149). Voir les développements supra p. 189 nota 1.

(2) Une simple tolérance de l'autorité municipale ne suffirait pas (Crim. 6 nov. 1925).

ECLAIRAGE DES DEPOTS ET EXCAVATIONS

Même irrégulièrement effectués, les dépôts de matériaux ou les excavations doivent être éclairés *sous peine d'une deuxième contravention* punissable d'une amende de 1 à 5 francs en principal et d'un emprisonnement pendant trois jours au plus au cas de récidive (C.P. art. 471, 4^e, et 474.)

L'obligation n'existe toutefois que pour les *rues et places*.

En dehors des rues et places, l'éclairage des dépôts et des excavations n'est exigible que si un règlement spécial de l'autorité compétente, Préfet ou Maire, suivant la catégorie administrative de la voie intéressée (1), l'a prévu.

Exceptionnellement, le Code de la route (art. 11) prescrit l'éclairage, dès la chute du jour, de l'obstacle formé par les véhicules immobilisés par suite d'accident. (Voir les développements du Livre I.)

NOTA

(1) Jugé que le défaut de l'éclairage prescrit par l'art. 471, 4^e, C.P. ne peut être excusé sous prétexte que la **violence du vent** ne permettait pas cet éclairage et que du reste le contrevenant avait placé dans l'intérieur de la maison une lumière qui suppléait autant que possible au mode d'éclairage prescrit (Crim. 15 oct. 1852 D.P. 52. 5. 571.)

Le défaut d'éclairage n'engage pas seulement la responsabilité pénale des contrevenants **mais encore leur responsabilité civile**, c'est-à-dire que les victimes d'accidents dus au défaut d'éclairage ou leurs ayants droits sont fondés à demander une indemnité à l'auteur responsable de cet accident par application de l'art. 1382 C.C. (Trib. Civ. Rochefort, 8 nov. 1910.)

Lorsque l'accident est occasionné par le défaut ou l'insuffisance d'éclairage de matériaux déposés ou d'excavations causées par les **besoins de travaux de voirie**, le dommage est considéré comme résultant de travaux publics et la demande d'une indemnité est dès lors de la **compétence des Tribunaux Administratifs** (Cons. d'Et. 7 août 1906 D.P. 1908 3. 39; 6 juil. 1910; 12 mai 1911 D.P. 1913. 3. 39; 19 juin 1912, etc..)

Ainsi décidé par le Tribunal des Conflits qu'un particulier ainsi que deux personnes qui l'accompagnaient ayant été victime d'un accident de voiture causé par le **heur de son sidecar contre un tas de cailloux non éclairé**, déposé par l'entrepreneur de la réfection des trottoirs d'une ville sur la chaussée même de la voie publique, l'action intentée par ce particulier contre

la ville en réparation des dommages qu'il a personnellement subis et en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées à son encontre au profit des deux personnes blessées dans le même accident, se rattache quelque soit le caractère du fait reproché à l'entrepreneur, **à l'exécution d'un travail public** et rentre dès lors dans la compétence du Conseil de Préfecture (Trib. Conf. 21 nov. 1928. D.H. 1929. 55.)

(2) Voir d'autre part pour l'éclairage des **véhicules arrêtés ou abandonnés** supra Livre II, p. 214 et 215.

JETS DE MATERIAUX OU D'IMMONDICES. — EXHALAISONS INSALUBRES

Le Code Pénal (art. 471, 6° et 12°, et 474) punit d'une amende depuis 1 franc jusqu'à 5 francs inclusivement en principal et d'un emprisonnement pendant trois jours au plus « *ceux qui auront jeté ou exposé au devant de leur édifice des choses de nature à nuire par leur chute ou par des exhalaisons insalubres;... ceux qui auront imprudemment jeté des immondices sur quelque personne* » (1).

L'amende est portée de 6 francs à 10 francs inclusivement et un emprisonnement pendant trois jours au plus peut, suivant les circonstances, être prononcé contre « *ceux qui auraient jeté des pierres ou d'autres corps durs ou des immondices contre les maisons, édifices et clôtures d'autrui ou dans les jardins, enclos, et ceux qui auraient volontairement jeté des corps durs ou immondices sur quelqu'un* » (2). (C.P. art. 475, 8° et 476), la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus devant toujours avoir lieu au cas de récidive (C.P. art. 478.)

S'il est résulté du jet de pierres ou d'autres corps durs la mort ou la blessure des animaux appartenant à autrui, l'amende sera élevée de 11 jusqu'à 15 francs inclusivement et l'emprisonnement jusqu'à cinq jours selon les circonstances, l'emprisonnement pendant cinq jours devant toujours être prononcé au cas de récidive (art. 479, 3°, 480 et 482).

NOTA

(1) Le **déversement d'eaux fétides** sur la voie publique constitue une infraction à l'article 471, 6°, C.P. (Req. 10 av. 1900 D.P. 1901. 1. 34.)

Par contre, on ne saurait considérer comme une infraction à cet article le fait que la **poussière et des brins de paille provenant d'un vannage** effectué dans l'intérieur d'une grange, se sont échappés à l'extérieur (Crim. 9 juil. 1897 D.P. 97. 1. 336.)

Un conducteur d'automobile est responsable du préjudice causé par lui à un piéton **que sa voiture a violemment écla-boussé au passage**, souillant ses vêtements au point de les rendre inutilisables; alors du moins que cet automobiliste ne s'est pas conformé au règlement obligeant les automobilistes à ralentir et même à s'arrêter toutes les fois que leur véhicule peut

être une gêne pour la circulation (Trib. Cor. de Montpellier 14 mai 1907 D.P. 1907. 5. 47.)

Jugé encore que **l'entrepreneur d'enlèvement des immondices** d'une ville, qui n'exécute pas les clauses du cahier des charges, n'encourt pas seulement les pénalités civiles prévues audit cahier; **il commet encore une contravention à raison de laquelle il devient justiciable du Tribunal de simple police.** Il ne saurait donc bénéficier d'un acquittement sous prétexte qu'il n'est pas entrepreneur de balayage et ne peut, à cet égard, être substitué aux habitants de ladite ville, puisque bien au contraire, il est tenu de leur obligation normale d'enlever tout ce qui peut compromettre la propreté de la voie publique (Crim. 16 fév. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 80.)

(2) La relaxe d'un conducteur d'autobus, **poursuivi pour avoir projeté de la boue de la chaussée sur les façades des maisons** est suffisamment justifiée par les constatations du juge que le jet de boue qui a maculé certaines boutiques de la rue où est passé l'autobus, a eu pour cause non le fait personnel du conducteur, mais l'état des chaussées sur lesquelles la pluie ou l'arrosage répandaient des flaques d'eau et des mares qu'un nivellement ou un nettoyage plus heureux aurait évités (Crim. 3. av. 1914 D.P. Chr. p. 48.)

Le fait par une personne d'en blesser une autre **en ouvrant violemment devant elle le battant d'une porte** ne constitue pas la contravention de jet de corps durs ou d'immondices sur les personnes, prévues par l'art. 476,8° C.P. (Crim. 20 fév. 1897 D.P. 97. 1. 336.)

TRANSPORT DES MATIÈRES EXPLOSIBLES OU INFLAMMABLES

L'expédition des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie *doit être déclarée au voiturier* et les emballages doivent porter des *marques apparentes*. (L. 18 juin 1870, art. 1).

Sont considérés comme matières explosibles ou inflammables au sens de la Loi de 1870, *les hydrocarbures et combustibles liquides qui émettent aux températures inférieures à 135° centigrades, des vapeurs susceptibles de prendre feu au contact d'une flamme* (Déc. 31 août 1926, art. 1. J.O. 3 et 4 sept. 1926.)

Le même Décret, art. 3, stipule que le transport de ces matières s'effectuera dans les *citernes* constituées par un compartimentage de l'engin de transport ou dans des citernes indépendantes et solidement maintenues en place sur ces engins (transport dit en « *vrac* »).

Les voitures citernes ne peuvent être mises en service sans avoir été soumises à une visite d'un Agent désigné à cet effet par le Ministre des Travaux Publics (art. 15).

Elles doivent être en tôle d'acier soudée ou rivée, absolument étanches sans recours à l'interposition de matières étrangères entre les tôles et être pourvues d'un dispositif permettant de parer aux suppressions tout en évitant la propagation des flammes ou le déversement de liquides, ainsi que de deux appareils extincteurs d'incendie dont l'un au moins sera à mousse (art. 4 et 14).

Le transport des hydrocarbures ou combustibles liquides peut encore s'effectuer « *en colis* », c'est-à-dire dans des récipients, indépendants des engins de transport, métalliques, étanches et résistants (art. 4 et 5).

Les *récipients en terre ou en verre* sont autorisés tant que leurs capacités ne dépassent pas 10 litres et à condition d'être placés, seuls ou à plusieurs, dans des emballages plus grands (paniers, baquets, caisses) qui les garantissent efficacement contre les chocs.

En outre, les *fûts en bois* cerclés sont permis pour les liquides dont le point d'inflammabilité est compris entre 50° et 135° centigrades (art. 5).

Que les transports aient lieu en vrac ou en colis, il ne peut être fait emploi de *remorques* pour leur transport que si celles-ci son pourvues d'un dispositif permettant de les dételer avec le maximum de rapidité (art. 12).

Dans aucun cas, les *véhicules transportant des voyageurs* ne doivent être chargés de plus de 200 kilog. de liquides dont le point d'inflammabilité est inférieure à 35° centigrades, en dehors de ceux qui sont nécessaires à leur propulsion (art. 13).

Le chargement ou le déchargement, pour ces derniers liquides, doit être effectué en prenant soin d'assurer pendant toute la durée de l'opération la *mise à la terre électrique de la citerne* et des organes servant au remplissage ou à la vidange (art. 14) (1).

D'une manière générale, le *chargement ou le déchargement* des hydrocarbures et des combustibles liquides doit avoir lieu de façon qu'aucun liquide ne soit répandu et qu'à aucun moment il n'existe d'autre communication entre les citernes et l'atmosphère que celles réalisées par les dispositifs de ventilation réglementaire (art. 14). Les récipients qui viendraient à se détériorer seront immédiatement enlevés et évacués. On ne devra pas transporter les liquides expédiés dans des récipients en verre ou en terre sur des *brouettes ou des engins analogues ni à dos d'homme* (art. 5 et 8).

Il sera employé, dans les *opérations de nuit*, des *lampes électriques à incandescence* protégées ou toutes autres dont le type aura été agréé pour les mines grisouteuses (art. 11) (2).

Le droit pour les Maires d'interdire, en vertu de leurs pouvoirs de police, le chargement ou le déchargement des matières dangereuses sur la voie publique, s'ils estiment que les dispositions prises n'offrent pas une sécurité suffisante, est réservé (art. 14).

Les contrevenants seront passibles d'une amende de 16 à 3.000 francs. En cas de récidive l'amende sera doublée et

les Tribunaux pourront en outre prononcer, selon les circonstances, un emprisonnement de trois jours à un mois (L. du 18 juin 1870, art. 1^{er}, 4 et 5).

Les mêmes peines s'appliqueront à ceux qui auront contrevenu aux arrêtés que les Préfets peuvent prendre en vertu de la réglementation en vigueur, après approbation du Ministre des Travaux Publics (L. 18 juin 1870, art. 4).

Cas spécial des matières dangereuses, Décret du 10 avril 1930 (J. O. 13 avril).

NOTA

(1) **Circ. T.P. 1^{er} avril 1927: 1^o Opérations de chargement.**

« Les citernes des camions et les extrémités métalliques de la
« tuyauterie flexible de chargement devront être réunies au
« tuyautage fixe de remplissage par une connexion métallique
« continue.

« L'isolement du tuyautage fixe du remplissage ne devra pas
« être supérieur à 150 ohms.

« 2^o **Opérations de déchargement.** — L'orifice de vidange de
« la citerne du camion devra être réuni à l'orifice d'emplis-
« sage de la citerne fixe par une connexion métallique conti-
« nue.

« L'isolement de la citerne fixe par rapport à la terre ne
« devra pas être supérieur à 150 ohms. »

(2) Cas spécial du remplissage sur la voie publique des réservoirs à essence: circ. Int. 23 juil. 1929. Rec. com. oct. 1929.

ESSAIS DE CHASSIS AUTOMOBILES

Les essais de châssis automobiles sur les voies publiques sont, en principe, *interdits* (Circ. T.P. 17 sept. 1925. Ar. règl. préf. 15 nov. 1925). Mais la faculté est réservée aux Préfets de les autoriser, suivant les circonstances, sur la demande des constructeurs (mêmes textes).

L'arrêté individuel d'autorisation doit fixer les itinéraires, jours et heures où les essais peuvent avoir lieu, ainsi que les mesures à prendre pour réduire au minimum les risques de danger ou d'inconfort pour les riverains et autres usagers de la route (mêmes règlements) (1).

Pénalités infra p. 562 et s.

NOTA

(1) Jugé que les essais effectués sur les voies publiques par les constructeurs d'automobiles en vue de la mise au point des organes de leurs châssis **présentent des inconvénients sérieux tant pour la circulation et la sécurité publique que pour la conservation desdites voies**, et qu'ils ne peuvent en conséquence être regardés comme constituant un usage des routes et chemins conformes à leur destination, qu'il appartient dès lors aux Préfets, en vertu des pouvoirs qu'ils tiennent de la Loi du 22 déc. 1889, janv. 1790, de soumettre ces essais **à toutes les restrictions que comporte l'intérêt général**; qu'ils peuvent notamment fixer les itinéraires, jours et heures où les dits essais pourraient avoir lieu (Cons. d'Et. 27 juil. 1928 pourvoi n° 93106. Usines Renault.)

Les Préfets n'ont toutefois pas le droit de subordonner la délivrance des autorisations nécessaires pour effectuer les essais, à la souscription par les constructeurs de l'engagement préalable et formel de participer à la réparation et à la consolidation des voies publiques parcourues, pareille clause étant prise **en vue des intérêts financiers de l'Etat et du Département**, doit restée dépourvue de sanctions légales (Crim. 26 janv. 1924 n° 2669; 27 juil. 1928; n°s 79735 et 80100, Usines Renault et Turcat-Méry.)

(Voir les commentaires sur ces arrêts infra p. 538, nota 10.)

CIRCULATION DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS FORAINS

Les Commerçants et Industriels Forains ne peuvent circuler sur le territoire sans un *carnet d'identité* qui leur est délivré par le Préfet sur leur déclaration.

Le défaut de présentation de ce carnet à la réquisition des autorités de police, les rend passibles d'une amende de 16 à 100 francs en principal et d'un emprisonnement de cinq jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive ou de *déclaration mensongère*, la peine d'emprisonnement est nécessairement prononcée (L. du 16 juil. 1912, art. 1^{er} et 2; Déc. des 16 fév. 1913, 7 juil. 1926 et 7 déc. 1928. J. O. 27 déc.) (1).

NOTA

(1) Le **carnet d'identité** est exigible, aux termes de la Loi, des individus de nationalité française, exerçant la profession de commerçants ou d'industriels **forains**, qui n'ont en France **ni domicile ni résidence fixe**.

Mais tout individu, domicilié en France ou y possédant une résidence fixe, peut, **quelque soit sa nationalité**, exercer une profession, une industrie ou un commerce **ambulant** à condition d'en faire au préalable la **déclaration** à la Préfecture ou à la Sous-préfecture de l'Arrondissement de son domicile ou de sa résidence fixe. Récépissé de cette déclaration lui est délivré sur la seule justification de son identité. Le défaut de déclaration ou de présentation du récépissé à toute réquisition des autorités de police, rend les contrevenants passibles d'une amende de 5 à 15 francs en principal et en outre, s'il y a lieu, d'un emprisonnement d'un à cinq jours, l'emprisonnement étant toujours prononcé en cas de récidive ou de déclaration mensongère (L. 16 av. 1912, art. 1^{er}.)

En tout état de cause, les Maires ne peuvent accorder des autorisations de séjour ou de parcours aux marchands ambulants qui ne justifieraient pas de leur **immatriculation au registre du commerce**. (L. du 1^{er} juin 1923, art. 2.)

CIRCULATION DES NOMADES

Aux termes des mêmes Lois et Décrets (L. 16 juil. 1912, art. 3 et s.; Déc. 15 fév. 1913, 7 juil. 1926 et 7 déc. 1928), les nomades (1) doivent être munis d'un *carnet anthropométrique* d'identité qu'ils sont tenus de présenter à fin de visa, dès leur arrivée dans une Commune où ils désirent séjourner, et à leur départ au Commissaire de police s'il s'en trouve un dans la Commune, sinon au Commandant de la Gendarmerie et, à défaut de brigade de gendarmerie, au Maire.

Toute infraction est punie des peines édictées contre le vagabondage (C.P., art. 269 et s.) (2).

En outre leurs véhicules doivent porter une *plaque spéciale* reproduisant le numéro indiqué sur le carnet anthropométrique. Le défaut de cette plaque les rend passibles des peines prévues par les articles 479 et 480 du Code pénal (Supra p. 503).

NOTA

(1) **Sont réputées nomades**, aux termes de la Loi, tous individus quelque soit leur nationalité, circulant en France sans domicile ni résidence fixe, ne rentrant pas dans la catégorie des commerçants ou industriels forains, même s'ils ont des ressources ou prétendent exercer une profession (L. 16 juillet 1912, art. 3).

Il convient de distinguer les nomades des vagabonds.

Les vagabonds ou gens sans aveu sont ceux qui n'ont ni domicile certain ni moyens de subsistance et qui n'exercent habituellement ni métier ni profession (C.P. art. 269).

Jugé que la Loi du 16 juillet 1912, qui règle la situation des nomades et les oblige à se munir d'un carnet anthropométrique d'identité, vise exclusivement les gens exerçant des professions suffisantes pour leur procurer des ressources modiques et vivant dans une roulotte, et ne s'applique pas aux vagabonds d'habitude (Toulouse, 14 mai 1914, D.P. 1917. 2. 101.)

Mais doit être considéré comme nomade et par suite nanti du carnet anthropométrique, l'individu qui, sans avoir de domicile fixe, fait l'hiver le métier de marchands de peaux de lapin et l'été celui de journalier (Crim. 28 oct. 1921, D.P. 1922, 1. 8).

(2) Jugé notamment que le seul fait pour un nomade de circuler en France **sans être muni d'un carnet anthropométrique**, constitue, indépendamment de toute infraction délictueuse, le délit prévu par l'art. 3 de la Loi du 16 juil. 1912 (Crim. 28 mai 1928, D.H. 1928. 418. Pacaille).

IMPRATICABILITE DES CHEMINS PASSAGE SUR LE SOL RIVERAIN

Tout voyageur (1) est autorisé à passer sur le sol riverain, *même s'il doit pour cela déclarer un champ* (2), lorsqu'il se trouve en présence d'un *chemin public impraticable* (3), les dommages étant à la charge de la Commune (L. du 28 sept. 1791, art. 41).

NOTA

(1) Le terme de « **voyageur** » de la Loi de 1791 doit être entendu dans un **sens large** qui s'applique, non seulement aux voyageurs proprement dits, c'est-à-dire aux personnes qui parcourent les chemins publics d'une commune où ils n'ont pas nécessairement leur demeure, mais encore aux habitants d'une commune qui se transportent d'un endroit à l'autre de son territoire (Crim. 10 janv. 1848, D.P. 48. 1. 36; 20 juin 1857, D.P. 57. 1. 574), et même aux cultivateurs de la localité utilisant le chemin pour des usages ruraux (Crim. 1^{er} juin 1886, D.P. 66. 5 127).

Le droit de passer étant un **droit naturel**, la Loi de 1791, qui n'a d'ailleurs fait que reproduire une disposition écrite dans presque toutes les coutumes et le droit romain, désigne sous le terme de « **voyageur** » **tous ceux qui usaient du chemin** (Rap. du Cons. rap. Féraud-Giraud, D.P. 81. 1. 449).

Par suite n'est passible d'aucune peine le propriétaire qui, ne pouvant plus accéder à son terrain par un chemin rural devenu impraticable, a établi une rampe sur le tertre d'un autre chemin public et s'est ainsi frayé un passage pour rendre possible son exploitation (Crim. 20 juin 1866, précité).

(2) Les fonds riverains sont **tous** assujettis à la **servitude du passage** établie par la Loi de 1791, art. 41, **qu'ils appartiennent à l'Etat, aux Départements, aux Communes ou aux particuliers**, et qu'ils soient **clos ou non** (Rap. de M. Féraud-Giraud, précité).

Le passage peut être pratiqué **à pied, avec bêtes de somme** aussi bien **qu'avec voitures** (même rapport).

La Loi de 1791 vise non seulement le **passage accidentel**, mais aussi les **passages successifs**, par exemple ceux qui sont nécessités par des actes d'exploitation agricole (Trib. Cor. St-Brieuc, 4 nov. 1927, Rec. Gaz. des trib. 1928, p. 312).

(3) Le droit de passer sur le sol riverain n'existe **que si le chemin impraticable est un chemin public**.

La disposition s'applique donc d'une manière générale à **tous les chemins publics** : chemins ruraux reconnus ou non, voies urbaines, chemins vicinaux, routes départementales ou nationales (Voir Crim. 10 mai 1881, D.P. 81. 1. 449 et le rapport précité de M. Féraud-Giraud, ainsi que Crim. 20 juin 1857, D.P. 57. 1. 574).

La loi de 1791 ne comporte aucune distinction entre les cas où la voie publique, qui se trouve interceptée, est la seule qui puisse conduire le voyageur à sa destination et le cas où, pour s'y rendre, il peut prendre un autre chemin praticable dans tout son parcours (Crim. 9 nov. 1885, D.P. 87. 1. 64).

COLPORTAGE ET VENTE D'ECRITS, JOURNAUX, ETC... SUR LA VOIE PUBLIQUE

La profession (1) de colporteur ou de distributeur de livres, écrits, brochures, journaux, dessins, gravures, lithographies et photographies ne peut être exercée sur la voie publique, ou en tout autre lieu public, sans une *déclaration à la préfecture du Département du domicile de l'intéressé*.

Toutefois, pour la *vente ou la distribution des journaux et autres feuilles périodiques*, la déclaration est valablement faite, soit à la Mairie de la Commune dans laquelle doit être effectuée la distribution, soit à la Sous-Préfecture (2).

Il est délivré de la déclaration un récépissé qui doit être présenté à toute réquisition des Agents de l'Autorité.

Les infractions à ces règles sont punies d'une amende de 5 à 15 francs en principal sans préjudice d'un emprisonnement possible de un à cinq jours. En cas de récidive ou de déclaration mensongère, l'emprisonnement est nécessairement prononcé (L. du 29 juil. 1881, art. 18 et s.).

Les journaux et tous les écrits ou imprimés distribués ou vendus dans les rues et lieux publics, *ne peuvent être annoncés que par leur titre, leur prix, l'indication et les noms de leurs auteurs ou rédacteurs*, sous peine d'une amende de 1 à 15 francs en principal et en cas de récidive d'un emprisonnement de un à cinq jours (L. du 19 mars 1889).

La vente, la mise en vente ou l'offre, même non publiques, l'exposition, l'affichage ou la distribution, sur la voie publique ou dans les lieux publics, d'écrits, d'imprimés autres que le livre, d'affiches, dessins, gravures, peintures, emblèmes, objets ou images *obscènes ou contraires aux bonnes mœurs*, ainsi que les chants non autorisés, proférés publiquement, les annonces ou correspondances publiques ou contraires aux bonnes mœurs, constituent des délits punissables d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 100 à 500 francs en principal (L. 2 août 1882, art. premier, modifié par L. 7 avril 1908).

NOTA

(1) La distribution et le colportage **accidentels** ne sont assujettis à **aucune déclaration** (L. du 29 juil. 1881, art. 20).

(2) Lorsque la déclaration est faite à la Mairie ou à la Sous-Préfecture, son effet est limité au territoire de la Commune ou des Communes de l'Arrondissement; mais lorsqu'elle est faite à la Préfecture du Département du domicile, le colporteur ou le distributeur a le droit d'exercer sa profession dans toute la France (Crim. 1^{er} fév. 1902, D.P. 1902. 1. 437, et la note).

CAS DIVERS

REUNIONS PUBLIQUES. — ATTROUPEMENTS

D'une façon générale, les réunions sont *interdites* sur la voie publique. Toute infraction est punie des peines de simple police (L. 30 juin 1886, art. 6 et 10).

Est également interdit sur la voie publique *tout attroupe-ment armé ainsi que tout attroupe-ment non armé qui pourrait troubler la sécurité publique.*

Les autorités sont tenus de prendre les mesures appropriées pour empêcher et au besoin disloquer ces attroupe-ments, sans préjudice des poursuites pénales à exercer contre les contrevenants (Déc. 26 juil. 1791 ; L. 10 avril 1831 et 7 juin 1848 D. P. 48. 4. 105).

TIR

Le tir sur les routes est interdit par les arrêtés réglementaires des Préfets pris en exécution d'une Circ. Int. (Sur. Gle) du 16 avril 1926.

Pénalités : C.P. art. 471, 15° et 474 (supra p. 503) ou, s'il est résulté la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui, C.P. 479, 3°, 480 et 482, infra page 589.

JEUX DE LOTERIE OU AUTRES JEUX DE HASARD

Les art. 475, 5°, du Code pénal prévoit une amende de 6 francs jusqu'à 10 francs inclusivement en principal, contre « *ceux qui auront établi ou tenu dans les rues, chemins, places ou lieux publics, des jeux de loterie ou autres jeux de hasard* ».

Seront en outre saisis et confisqués les tables, instruments, appareils de jeux ou de loteries, ainsi que les enjeux, les fonds, denrées, objets ou lots proposés aux joueurs (C.P. art. 477, 1°).

Les individus *repris pour le même fait* en état de récidive, seront traduits devant le Tribunal de police correctionnelle et punis d'un emprisonnement de six jours à un mois et d'une amende de 16 à 200 francs en principal (C.P. art. 478).

DIVAGATION DES FOUS OU DES FURIEUX AINSI QUE DES ANIMAUX MALFAISANTS OU FEROCES

C.P. art. 475, 7°, et 479. Voir les développements sur cette question au Livre II, supra p. 466 et s.

Pénalités : art. 475 et 478 précités, et, au cas de blessures des animaux ou bestiaux appartenant à autrui, C.P., art. 479, 2°, et 480 précités.

II

Pouvoirs de police des Préfets et Maires

II. — Pouvoirs de police des Préfets et Maires

SOMMAIRE

§ I. — POUVOIRS GENERAUX DE POLICE DES PREFETS.

	Pages
<i>Principes</i>	521
<i>Mesures de police édictées par l'autorité supérieure</i> ..	521
<i>Mesures de police directement édictées par les Préfets.</i>	522
<i>Surveillance des Maires</i>	523

§ II. — POUVOIRS GENERAUX DE POLICE DES MAIRES.

<i>Principes</i>	525
<i>Mesures édictées par l'autorité supérieure</i>	526
<i>Mesures directement édictées par les Maires</i>	526

§ III. — POUVOIRS DE POLICE DES PREFETS ET MAIRES

EN MATIERE DE CIRCULATION. PRINCIPES ET APPLICATIONS.

Principes :

A) <i>Intérieur des agglomérations</i>	529
B) <i>En dehors des agglomérations</i>	531

Applications :

A) <i>Vitesse des automobiles dans les agglomérations</i> ..	540
B) <i>Dépôt et stationnements dans l'intérieur des agglomérations</i>	545

C) <i>Stationnement dans les cours des gares</i>	554
D) <i>Circulation des animaux et notamment des chiens.</i>	557
E) <i>Cas Divers</i>	560

§ IV. — VALIDITE DES ARRETES PREFECTORAUX
OU MUNICIPAUX ET SANCTIONS.

<i>Principes</i>	562
<i>Sanctions</i>	564

II

Pouvoirs de police des Préfets et des Maires

§ I. POUVOIRS GENERAUX DE POLICE DES PREFETS

PRINCIPES

Le Préfet est le représentant du pouvoir exécutif dans le département (Loi du 22 décembre 1789, art. 2; 28 pluviôse an VIII, art. 2 et 3, et Loi du 10 août 1870, art. 3). A ce titre, il fait exécuter les mesures de police édictées par l'autorité supérieure, les complète sous sa responsabilité s'il le juge utile dans l'intérêt de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques, et enfin surveille les Maires dans l'exercice de leurs fonctions de police.

Qu'il s'agisse de mesures prescrites par l'autorité supérieure ou par lui-même, le Préfet ne peut pourvoir à leur exécution sans passer par l'intermédiaire des Maires (L. du 5 av. 1884, art. 91, 92, 1° et 2°, et 94, 2°) sauf toutefois lorsque ces Magistrats refusent ou négligent de faire ce qui leur est ordonné et après les en avoir requis, ainsi qu'en matière de sûreté générale (L. du 5 av. 1884, art. 85 et 91. Circ. Int. 3 nov. 1867, infra p. 526).

MESURES DE POLICE

EDICTEES PAR LES AUTORITES SUPERIEURES

Le Préfet, en sa qualité de représentant du pouvoir exécutif dans le département, est responsable de l'exécution des mesures prescrites par l'autorité supérieure. Si elles ne sont pas observées il doit les rappeler à l'attention des Maires et des autorités de police intéressés, et prendre au

besoin toutes dispositions nécessaires pour suppléer aux défaillances qu'il constaterait.

MESURES DE POLICE DIRECTEMENT EDICTÉES PAR LE PRÉFET

Le Préfet étant chargé sous sa responsabilité de l'administration du département, dispose pour y assurer l'ordre public, des pouvoirs de police les plus larges.

La Loi du 5 avril 1884 (art. 99), reproduisant les dispositions de la Loi du 22 déc. 1789 (art. 2, 9°) lui reconnaît formellement le droit de prendre, pour toutes les Communes de son département ou pour plusieurs d'entre elles, *toutes mesures relatives au maintien de la salubrité, de la sûreté ou de la tranquillité publique.*

Ce droit ne peut être exercé à l'égard d'une seule Commune par le Préfet, ou le Sous-Préfet, qu'après une mise en demeure au Maire restée sans résultat (Infra p. 527).

Le Préfet agit de sa propre initiative ou sous les ordres reçus des Ministres, parfois aussi sur l'invitation contenue dans des textes législatifs ou réglementaires.

En vertu du principe de la hiérarchie des actes administratifs, les *dispositions édictées par les Préfets ne peuvent pas valablement être moins rigoureuses que celles des Lois, Décrets et Arrêtés ministériels ni leur être contraires.* (Voir notamment l'arrêt Biosca infra p. 531, nota 1.)

Il convient d'ailleurs de remarquer que les Préfets sont des agents directs du Gouvernement *qui les nomme et révoque.* Les Ministres disposent donc à leur égard de *pouvoirs de fait* qui leur permettent d'obtenir d'eux, dans tous les cas, *à condition de le leur imposer formellement*, l'annulation de toutes mesures qu'ils ne jugeraient pas désirables soit qu'ils les estiment illégales ou simplement inopportunes.

Ainsi même dans le cas où un particulier ne pourrait pas obtenir des tribunaux la déclaration d'illégalité d'un arrêté, le Ministre compétent, par ses pouvoirs hiérarchiques, dispose de moyens suffisants pour obliger un Préfet à rapporter celles des dispositions incriminées, fussent elles légales, qu'il jugerait offrir des inconvénients.

SURVEILLANCE DES MAIRES

Les Préfet ne possèdent pas sur les Maires de pouvoirs de même étendue que les Ministres envers eux-mêmes. La nomination des Maires est indépendante des Préfets et si ces Magistrats peuvent être suspendus ou révoqués (1), il n'est en fait possible de recourir à pareille mesure que dans les cas graves.

Les Préfets n'ont donc pas en principe d'autres moyens de coercition sur les Maires que ceux qui leur sont formellement réservés par les textes législatifs (L. 5 av. 1884, art. 95 (2)).

Il convient toutefois de remarquer que la Loi du 5 av. 1884 (art. 90, 91, 92 et 95) place les Maires *sous la surveillance ou sous l'autorité de l'Administration supérieure* pour tous les actes de police que ces Magistrats sont chargés d'accomplir, ce qui donne pratiquement au Préfet, représentant de l'Administration supérieure dans le Département, le droit d'apprécier *discrétionnairement* l'opportunité des mesures prises par les Maires et de les faire annuler ou de les annuler lui même s'il le juge désirable (3).

Enfin l'art. 85 stipule que « *dans le cas où le Maire refusait ou négligerait de faire un des actes qui lui sont prescrits par la Loi, le Préfet peut, après l'en avoir requis, y procéder d'office par lui-même ou par un délégué spécial.* »

NOTA

(1) L. 5 av. 1884 art. 86. La suspension ou la révocation d'un Maire est prononcée **discrétionnairement**; les motifs ne peuvent donc en être discutés par la voie contentieuse (Cons. d'Et. 16 janv. 1880, 14 déc. 1883, etc...). Seul un recours pour excès de pouvoir ou violation des formes reste donc possible.

(2) L. du 5 av. 1884 art. 95. « Les arrêtés pris par le Maire sont immédiatement adressés au sous-Préfet ou, dans l'arrondissement du Chef lieu du département, au Préfet.

« **Le Préfet peut les annuler ou en suspendre l'exécution.** »

Si l'art. 95 de la L. du 5 av. 1884 dispose que le Préfet peut annuler ou suspendre l'exécution des arrêtés pris par le Maire, ce droit n'a été conféré au Préfet qu'en vue de leur permettre de prévenir l'application de prescriptions qu'il jugerait **illégalles ou inopportunes** (Cons. d'Et. 6 déc. 1910 D.P. 1912. 3. 1. 41; 12 déc. 1913 D.P. 1918 3. 15; etc...).

Un Préfet ne peut, en conséquence, annuler un arrêté municipal qui, en rapportant un arrêté précédent, n'a pas **ordonné**

une mesure de police mais seulement fait disparaître une prescription précédemment établie. (Mêmes arrêts.)

En effet s'il estimait que l'ordre public exigeait une interdiction dont l'utilité n'était plus reconnue par l'autorité municipale, il lui appartenait de la prononcer en vertu de l'art 99 de la L. du 5 avril 1884, **mais seulement après mise en demeure au Maire restée sans résultats.** (Mêmes arrêts.)

Lorsque deux dispositions d'un arrêté municipal font corps, de sorte que l'une ne pourrait être appliquée, en l'absence de la réserve inscrite dans l'autre, sans modifier entièrement l'économie de la réglementation instituée par le Maire, le Préfet ne peut, sans empiéter sur les attributions de l'autorité municipale, annuler seulement la seconde disposition (Cons. d'Et. 19 déc. 1912 D.P. 1916. 3. 55.)

Aucune disposition législative n'impartit de délai aux Préfets pour annuler, par application de l'art. 95 de la Loi du 5 av. 1884, les arrêtés municipaux (Cons. d'Et. 31 janv. 1913 D.P. Chr. 1913. p. 12.)

(3) Voir les développements infra p. 525 pour la différence de signification entre les termes de **surveillance** ou **d'autorité** de l'Administration supérieure. A remarquer que les pouvoirs des Maires en matière de police municipale ou de police rurale (L. du 5 av. 1884, art. 91, 97, 98 et 99; Code rural, art. 1 et s.) sont exercés non **sous l'autorité mais sous la surveillance de l'Administration supérieure** (infra p. 528, nota 1).

Le Préfet peut donc, soit édicter les mesures réglementaires que le Maire a omis ou refusé de prendre, soit ajouter des dispositions complémentaires à celles qui auraient été ordonnées par le Maire et qui seraient estimées insuffisantes, soit interdire les actes que le Maire auraient autorisés et qui seraient de nature à compromettre l'ordre public.

Mais avant de substituer son action directe à celle de l'autorité municipale, **le Préfet doit faire état des dispositions arrêtées par le Maire**, lorsqu'elles existent, soit pour les annuler en vertu de l'art. 95 de la Loi du 5 av. 1884, soit pour inviter le Maire à les modifier lui-même en exécution de l'art. 99.

Ainsi l'arrêté par lequel le Préfet interdit une **procession** autorisée par le Maire est nul pour excès de pouvoir **s'il intervient sans annulation préalable de l'arrêté municipal**, dont il ne fait pas même mention, et en visant seulement une mise en demeure dont il ne relate ni la date ni les termes (Cons. d'Et. du 19 juil. 1918. D.P. 1920. 3. 17.)

§ II. POUVOIRS GÉNÉRAUX DE POLICE DES MAIRES

PRINCIPES

Les Maires exercent sur les voies ouvertes à la circulation publique de leur Commune, des pouvoirs de police à deux titres différents :

a) Ils assurent l'exécution des mesures dites de « *police générale* » prescrites par l'autorité supérieure (L. 5 av. 1884, art. 92, 1° et 2°, et 94, 2°).

b) Ils édictent eux-mêmes, soit de leur propre initiative, soit sur l'invitation de l'autorité supérieure, toutes mesures *complémentaires* jugées utiles. (L. 5 avr. 1884, art. 91, 92, 3°, 94, 1°, 95, 96, 97, 98; Code rural, art. 1, 2 et s. 18 et s.).

Il n'y a pas au fond de différences essentielles entre ces deux catégories de mesures.

Elles tendent ensemble à assurer le *bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques*.

Mais, dans le premier cas, le Maire est un simple agent d'exécution et il n'a pas à se préoccuper de la légalité ni de l'opportunité des prescriptions édictées ou des ordres reçus.

Dans le deuxième cas, le Maire agit *pour son propre compte* et il doit avoir le souci constant que les mesures prises restent dans les limites de ses attributions de police fixées par la Loi, et qu'en outre elles ne sont pas en opposition avec celles qui auraient déjà été édictées par une autorité supérieure: Parlement, Chef de l'Etat, Ministres ou Préfet.

Une *autre distinction existe* encore entre ces deux catégories de mesures.

Alors qu'avec les premières, le Maire est placé « sous l'Autorité de l'Administration supérieure » (art. 92), représentée par le Préfet qui peut après l'en avoir requis, substituer son action directe à la sienne, avec les secondes, le Maire est seulement « sous la *surveillance* de l'Administration supérieure » (art. 91) (1), d'où le Préfet n'est pas

autorisé à substituer son action directe à la sienne *sans avoir au préalable fait état des dispositions que ce Magistrat aurait édictées* soit pour les annuler, soit pour l'inviter à les faire exécuter. (Cons. d'Et. 19 juil. 1918 D.P. 1920 3. 17, arrêt cité supra nota 3 p. 524).

MESURES EDICTEES PAR LES AUTORITES SUPERIEURES

Le Maire assure l'exécution des mesures de police générale prescrites par les autorités supérieures en les rappelant à l'observation des citoyens, par *voie de publication et d'affiches ou de notifications individuelles* (L. du 5 av. 1884, art. 92 à 96), et en en faisant surveiller leur application par les autorités de police: Commissaires de police, agents de police, gendarmes, garde champêtre, etc...

Le Préfet ne doit agir directement auprès des autorités de police que si le Maire refuse ou néglige de faire ce qui lui est ordonné et après l'en avoir requis (L. du 5 av. 1884, art. 85 et 91).

Toutefois lorsqu'il s'agit d'exécuter des *mesures de sûreté générale* ces autorités sont entièrement subordonnées au Préfet, (Circ. Int. 3 nov. 1867) qui peut dans ce cas se dispenser de passer par l'intermédiaire du Maire.

MESURES DIRECTEMENT EDICTEES PAR LE MAIRE

Aux termes de la Loi du 5 avril 1884 (art. 91) et du Code rural (L. 21 juin 1898, art. 1 et s.), le Maire est chargé de la *police municipale* et de la *police rurale* dans l'étendue du territoire de sa commune.

La police municipale et la police rurale ont également pour objet « *d'assurer le bon ordre, la sûreté et la salubrité publiques* » (L. 5 av. 1884, art. 91. L. 21 juin 1898, art. 1^{er}), la première dans les *endroits habités et les lieux publics*, la deuxième dans les *campagnes et plus spécialement en ce qui touche l'agriculture* (2).

Contrairement à une opinion assez répandue, la Loi du 5 av. 1884 (art. 91) *n'a pas donné au Maire, à l'exclusion de toute autre autorité, un pouvoir absolu de décision en matière de police municipale et de police rurale.*

L'article 91 précise, en effet, que « le Maire est chargé, « *sous la surveillance de l'Administration supérieure*, de la « police municipale et de la police rurale, et des actes de « *l'autorité supérieure qui y sont relatifs*. »

Ainsi, suivant les termes mêmes de l'art. 91 de la Loi du 5 av. 1884, des actes de police municipale et de police rurale peuvent être accomplis directement par l'autorité supérieure: Parlement, Chef de l'Etat, et Préfet, que le Maire est non seulement obligé de respecter pour sa propre réglementation, en vertu du principe de la hiérarchie des actes administratifs, *mais encore de faire exécuter*.

La Loi du 5 av. 1884 n'a pu d'ailleurs aliéner d'une manière quelconque le pouvoir souverain du Parlement de légiférer en matière de police municipale et de police rurale comme en toute autre matière.

Le Président de la République tient ses pouvoirs des attributions larges de police qui lui sont conférés par l'art. 3 de la Loi constitutionnelle du 28 février 1875.

Enfin la Loi du 5 av. 1884 (art. 99) a elle-même réservée le droit de décision du Préfet en stipulant que « *les pouvoirs « qui appartiennent au Maire, en vertu de l'art. 91, ne font « pas obstacle au droit du Préfet de prendre, pour toutes « les Communes du département ou plusieurs d'entre elles, « et dans tous les cas où il n'y aurait pas été pourvu par les « autorités municipales, toutes mesures relatives au main- « tien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité pu- « bliques. Ce droit ne pourra être exercé par le Préfet ou le « Sous-Préfet (3) à l'égard d'une seule commune qu'après « une mise en demeure au Maire restée sans résultat.* »

Au reste, que le Maire intervienne directement pour édicter les mesures jugées par lui indispensables ou qu'il ne fasse qu'exécuter des mesures prescrites par l'autorité supérieure, il accomplit ses actes, d'après les termes de la Loi du 5 av. 1884 (art. 91 et 92), « *sous la surveillance de l'Administration supérieure* ».

Celle-ci, représentée dans le département par le Préfet, conserve ainsi le droit d'obliger un Maire, nonobstant ses pouvoirs personnels de police, à annuler une mesure que, discrétionnairement, elle jugerait illégale ou inopportune, ou de l'annuler elle-même si le Maire s'y refuse (4).

NOTA

(1) **D'après les termes de la Loi du 5 avril 1884, le Maire est placé « sous l'autorité de l'Administration supérieure » lorsqu'il pourvoit à la publication et à l'exécution des Lois et Règlements, ainsi qu'à l'exécution des mesures de sûreté générale (art. 92).**

Il est au contraire « sous la surveillance de l'administration supérieure « lorsqu'il accomplit des actes de police municipale ou de police rurale soit pour son propre compte, soit pour le compte de l'autorité supérieure (art. 91).

(2) Le domaine de la police municipale a été successivement défini par les Lois des 14 déc. 1789 (art. 50), 16, 24 août 1790 (titre XI art. 3), 19, 22 juillet 1791 (art. 46). Il est actuellement fixé par la Loi du 5 av. 1884 (art. 91, 97 98) et celui de la police rurale par le Code rural (L. du 28 sept., 6 oct. 1791 révisée le 21 juin 1898).

(3) « **Ou Sous-Préfet** », modification apportée par le Décret du 5 nov. 1927, art. 48, J.O. 7 nov. 27.

(4) Voir « **Surveillance des Maires** », Supra p. 523.

§ III. — POUVOIRS DE POLICE DES PRÉFETS
ET MAIRES EN MATIÈRE DE CIRCULATION.
PRINCIPES ET APPLICATIONS.

PRINCIPES

A. INTÉRIEUR DES AGGLOMÉRATIONS

Aux termes de l'art. 98 de la Loi du 5 av. 1884, « le Maire
« *a la police des routes nationales et départementales et des*
« *voies de communication (1) dans l'intérieur des aggloméra-*
« *tions (2), mais seulement en ce qui touche la circulation*
« *sur les dites voies.* »

Cet article ne fait que développer, pour mieux les préciser, les pouvoirs de police attribués au Maire par les articles 94 et 97 aux termes desquels ce magistrat est chargé de veiller à « *tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de*
« *passage dans les rues, quais, places et voies publi-*
« *ques.* » (3)

S'agissant donc à l'art. 98 d'un cas spécial d'application des articles 94 et 97, le pouvoir conféré aux Maires n'est pas absolu. Comme pour les articles 94 et 97 (supra p. 525 et s.) ce pouvoir reste étroitement limité.

Ainsi le Maire exerce ses fonctions sous la surveillance de l'autorité supérieure, représentée par le Préfet, qui a notamment le droit de faire annuler ou d'annuler lui-même toute mesure que, *dicrétionnairement*, il jugerait illégale ou inopportune.

Les arrêtés municipaux ne doivent pas comporter de dispositions moins rigoureuses que celles du Code de la route et d'une manière générale, que celles de toute autre disposition d'une autorité supérieure: Loi, décret, arrêté ministériel ou arrêté préfectoral; ni contraire à ces textes (4).

Enfin nonobstant les pouvoirs personnels des Maires, le Préfet est libre de prescrire directement, pour toutes les Communes de son département ou seulement pour plusieurs d'entre elles, toutes mesures qu'il estimerait désirables, ce droit ne pouvant toutefois être exercé à l'égard d'une seule Commune par le Préfet ou à sa place par le Sous-Préfet, qu'après une mise en demeure au Maire restée sans résultat. (art. 99 précité, supra p. 527).

NOTA

(1) Le pouvoir des Maires ne s'étend pas un à **sentier** appartenant à un particulier et qui n'est abandonné que par une simple tolérance à l'usage des habitants du voisinage (Cons. d'Et. 24 juil. 1914 D.P. Chr. 1915. I.) ni aux **chemins de fer et aux gares** dont la police est attribuée à d'autres autorités par des Lois spéciales (Cons. d'Et. 21 fév. 1919 D.P. 1919. Chr. 4.)

Mais l'arrêté municipal qui interdit l'introduction des charrettes sur une portion d'un **quai** d'une ville est légale et obligatoire encore que ce quai fasse partie de la grande voirie (Crim. 27 av. 1849, D.P. 51. 5. 46.)

(2) **Définition des « agglomérations »**: Le fait de la réunion de maisons même non contigües implique l'existence d'une **agglomération** (Crim. 31 déc. 1925 Rev. com. mars 1926.)

L'agglomération existe quand bien même les bâtiments qui la composent sont échelonnés à une certaine distance les uns des autres (Crim. 1^{er} nov. 1916.)

Les **limites d'une agglomération** ne peuvent être déterminées arbitrairement par un Maire qui ne saurait, par exemple, indiquer par un poteau placé en dehors des limites effectives de l'agglomération, que celle-ci commence à l'endroit où est placé le poteau (Crim. 31 oct. 1908.)

Une **ferme isolée** ne constitue pas une agglomération (Crim. 9 mars 1907 D.P. 1909. 1. 432.)

(3) Voir notamment en ce sens la circulaire Int. du 15 mai 1884.

La r^{ti}cule 98 formait à l'origine le 2^e paragraphe de l'article 97 et c'est précisément dans l'intention de mieux préciser les pouvoirs des Maires en matière de circulation qu'il en a été disjoint pour constituer un article séparé par la Commission de la Chambre des Députés entre la première et deuxième délibération.

Il s'agit d'ailleurs bien à l'article 98 de pouvoirs rentrant dans ceux de **police municipale** visés d'une manière plus générale à l'article 91.

(4) Voir notamment Crim. 22 juin 1928, supra p. suiv. le nota 1.

B. — EN DEHORS DES AGGLOMERATIONS

En principe la police de la circulation en dehors des agglomérations appartient *au Préfet*, tant en sa qualité de représentant du pouvoir exécutif dans le département, qu'en vertu des Lois des 22 déc. 1789, art. 2, § 9; 28 pluviôse an VIII, art. 2, 3 et 10 août 1870.

Ce pouvoir du Préfet est spécialement réservé, *sur les chemins vicinaux*, par l'art. 21 de la Loi du 21 mai 1836 (Inst. Générale du 6 déc. 1870, art. 303 et suivants.) Exceptionnellement la Loi du 20 août 1881 (art. 9) charge les Maires de la police de la circulation sur les *chemins ruraux*, mais en prévoyant que le Préfet établira un règlement général pour l'ensemble des chemins ruraux reconnus de son département (L. du 20 août 1881, art. 8, modèle type Circ. Int. 3 janv. 1883), dont les Maires doivent nécessairement tenir compte pour leur propre réglementation.

Ainsi qu'il l'a été précédemment indiqué (supra p. 478), les arrêtés préfectoraux ne peuvent contenir aucune disposition qui soit moins rigoureuses que celles du Code de la route, et d'une manière plus générale que celles de tout autre texte d'ordre supérieur : Loi, Décret ou Arrêté Ministériel, ni contraire à ces textes (1); les arrêtés municipaux doivent en outre respecter les règlements des Préfets.

Les Ministres ont le pouvoir de faire rapporter toutes mesures édictées par le Préfet que, discrétionnairement, ils jugeraient illégales ou simplement inopportunes (supra p. 522). Les Préfets disposent de leur côté d'un pouvoir analogue à l'égard des Maires (supra p. 527 et s.).

NOTA

(1) Jugé notamment qu'en cas de **conflit entre les règles édictées par deux autorités différentes**, l'usager qui s'est conformé aux prescriptions de **l'autorité la plus élevée**, est en principe **dégagé de toute responsabilité** (Crim. 22 juin 1928 D.H. 1928. 464. Biosca.)

CONDITIONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE IMPOSÉES AUX USAGERS LIMITES DES POUVOIRS DES PRÉFETS ET MAIRES

Si les Préfets et Maires peuvent, dans la limite de leurs attributions respectives, édicter des mesures plus rigoureuses que celles du Code de la route, il ne leur appartient pas en principe de prononcer, *à l'égard de tous les usagers où seulement de certaines catégories d'usagers, une interdiction générale et absolue* de circuler ou de stationner sur la voie publique.

Pareille décision équivaldrait, pour ces catégories d'usagers, à un déclassement irrégulier de la voie publique (1); elle serait par ailleurs contraire au principe de la liberté du commerce et de l'industrie (L. 2. 17 mars 1791); enfin elle porterait gravement atteinte à l'exercice du droit naturel d'accès des riverains à leurs propriétés (2).

Mais les Préfets et Maires ne commettent aucun excès de pouvoir lorsque, dans un intérêt de police, ils imposent *certaines conditions* pour circuler ou stationner sur la voie publique: *dimensions maxima des véhicules, vitesse, lieux de stationnement, dispositifs spéciaux* (système amortisseur, pare-boue, etc...), etc... (3).

Les Tribunaux leur ont notamment reconnu le droit de fixer un sens *unique* de circulation sur les voies particulièrement fréquentées (4), ainsi que de n'y admettre les *voitures encombrantes* qu'à certaines heures et moyennant certaines précautions (5).

Les Préfets et Maires peuvent également, nonobstant les termes de l'art. 1 de la Loi du 30 mai 1851 (*supra* p. 114), prescrire une *limite de poids ou de pression* sur le sol pour les véhicules empruntant des routes et chemins dont les chaussées ou les ouvrages (ponts, murs de soutènement, etc.) ne leur paraîtraient pas d'une solidité suffisante (6).

Toutefois les dispositions édictées ne doivent, dans aucun cas, avoir d'autres motifs que d'assurer la sécurité, la tranquillité ou la salubrité publiques (7), ni être contraires aux Lois et Règlements édictées par l'autorité supérieure (8), ni assujettir à un traitement différent, dans des circonstances analogues, des usagers de même catégorie (9).

Commètrait donc un détournement de pouvoir et son acte serait nul de droit, un Préfet ou un Maire qui réglerait

l'usage des voies publiques dans un *intérêt financier* (10) ou dans un *intérêt privé quelconque* (11.)

Sans doute toute mesure est susceptible de profiter à quelques uns et parfois même à la Collectivité que l'autorité qui l'édicte, représente. Mais ce n'est pas dans cette intention que les Préfets et Maires doivent établir leurs règlements (12).

Toute personne s'estimant lésée par un règlement qu'elle juge illégal, a la faculté *soit de se pourvoir en annulation du règlement devant le Conseil d'Etat* dans un délai de deux mois après sa publication (L. 13 av. 1900, art. 24), *soit de s'opposer, au cas d'infraction, devant le tribunal repressif à l'application d'une peine* en invoquant cette illégalité (infra p. 562).

NOTA

(1) Un Maire commet un excès de pouvoir en prononçant par un arrêté de police **l'interdiction permanente et définitive** de circulation des voitures et instruments aratoires dans une voie urbaine (Cons. d'Et. 12 mai 1911 D.P. 1913. 3. 76.) Voir dans le même ordre d'idées Cons. d'Et. 28 janv. 1928, Crim. 9 mars 1929 supra p. 537, nota 9.

S'il appartient au Maire de réglementer d'une manière particulière ou même d'interdire des voitures ou charrettes **dont les dimensions ou le mode de chargement** lui paraîtraient de nature à compromettre la sécurité sur les voies publiques et le libre usage de ces voies, il ne peut, sans porter atteinte au principe de la liberté de l'industrie ou au droit de propriété, prononcer **l'interdiction générale et absolue de la circulation**, à l'intérieur des agglomérations, des **charrettes chargées de bois**, quelles que soient les dimensions et la disposition de leurs chargements. (Cons. d'Et. 13 juin 1913 D.P. 1918. 3. 14.)

De même si le Maire a la faculté de réglementer dans une rue très fréquentée la circulation des véhicules dans un **sens unique**, leurs **dimensions**, leur **vitesse**, la **durée de leur stationnement**, les **époques où leur passage sera totalement prohibé**, il ne peut sans porter atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie et au droit de propriété, prononcer **l'interdiction générale et absolue**, sur le parcours envisagé et sans aucune réserve pour la **desserte des maisons riveraines** (Cons. d'Et. 28 mai 1924 D.H. 1924. 625.)

Si le Maire peut réglementer la circulation des véhicules au point de vue de la sécurité et de la tranquillité publiques, en ayant égard aux circonstances de fait dont il y a lieu de tenir compte dans chaque commune et si, en conséquence, il peut notamment interdire **dans certaines rues et à certaines heures du matin** à varier avec les saisons, la circulation des **camions automobiles** et des **machines routières**, s'il décide d'une **façon générale**, que l'une des rues de la Commune sera interdite à ces

véhicules dès 6 heures du soir à 6 heures du matin, il excède la limite des pouvoirs qu'il tient de la Loi pour assurer, dans les conditions normales, **le repos des habitants** (Cons. d'Et. 30 janv. 1914 D.P. 1918. 3. 22.)

S'il appartient au Maire en vertu de ses pouvoirs de police conférés par la Loi du 5 av. 1884 (art. 97) de prescrire des mesures de précautions destinées à préserver les habitants de la Commune des inconvénients résultant des émanations produites par le **transport des gadoues et engrais** destinées à la fumure des terres, il ne peut, sans porter atteinte au droit de propriété et au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, prononcer d'une façon **générale et absolue** l'interdiction du transport des gadoues et immondices pendant toute l'année dans la partie agglomérée de la commune et pendant certains mois sur tout le territoire de la commune (Cons. d'Et. 6 août 1910 D.P. 1922. 3. 113) ou pendant tout ou partie de l'année sur toutes les voies de communication dépendant de la commune (Cons. d'Et. 12 mai 1911 D.P. 1912. 3. 113; 17 mars 1922. D.P. 1922. Chr. 9.)

Mais est légale et obligatoire, comme édictant, non pas comme une interdiction absolue qui pourrait être contraire à la liberté du commerce et de l'industrie, mais une simple réglementation, l'arrêté municipal interdisant, pendant les mois de Juillet et Août, la **circulation des gadoues et fumiers**, quelles que soient leurs provenances et leurs destinations, sur les chemins et rues de la Commune, **à une distance inférieure à 300 mètres des habitations**; et cet arrêté, procédant de la Loi du 5 avril 1884 (art. 97). et non de la Loi du 15 février 1902 (art. 1^{er} et 2), est dispensé de l'avis préalable du Conseil municipal et de l'approbation du Préfet après avis du Conseil départemental d'hygiène (Crim. 12 mai 1916, Rev. Com. janv. 1919).

Signalons comme contraire aux principes ci-dessus ou tout au moins ambiguë, la réponse à une question écrite publiée au J.O. 19 déc. 1923, stipulant que « les Préfets peuvent, dans la « limite des pouvoirs qui leurs sont conférés par la Loi des 16 « et 24 août 1790 et 5 avril 1884, art. 99, prendre des arrêtés portant **interdiction** de faire circuler sur des voies publiques des « **voitures attelées de chiens** ».

Il ne semble pas qu'il y ait, dans l'intérêt de la sécurité, de la tranquillité et de la salubrité publique, des motifs spéciaux justifiant cette interdiction, la circulation de ces véhicules n'étant pas la plus dangereuse. La Loi du 2 juillet 1850, relative aux mauvais traitements exercés contre les animaux domestiques, n'est pas d'autre part en cause, car le fait d'atteler des chiens n'est pas considéré par les Tribunaux comme un acte répressif au sens de cette Loi.

(2) **Le droit pour les riverains** de se servir de la voie publique pour accéder à leur propriété, est **susceptible de réglementation mais non d'interdiction** (Voir les développements supra nota 2, p. 267).

Un Maire ou un Préfet porterait donc atteinte à ce droit s'il interdisait la circulation sur une section de voie publique **sans aucune réserve pour la desserte des propriétés riveraines** (Cons. d'Et. 28 mai 1924, précité dans le même ordre d'idées; Cons. d'Et. 20 déc. 1918, infra p. 539, nota 11).

(3) Voir notamment Cons. d'Et. 28 mai 1924 et le nota 1, supra p. 533.

Jugé de même qu'un Maire ne commet aucun excès de pouvoir en réglementant d'une manière particulière la circulation des **camions automobiles de poids lourds**, dont le **mode de suspension** ou la **vitesse** lui paraissent de nature à compromettre la sûreté et la commodité du passage dans les voies publiques. Il peut notamment, sans illégalité, interdire la circulation des véhicules automobiles de poids lourd ne présentant pas un **système amortisseur** de nature à diminuer la trépidation causée par leur passage sur le sol de la voie publique (Cons. d'Et. 22 avril 1921, D.P. Chr. 1).

Pareillement, le Préfet de Police ne commet aucun excès de pouvoir en rendant obligatoire, pour les véhicules de 3.000 kg. et au-dessus, circulant sur les voies publiques relevant de son autorité, **qu'ils soient attachés à un établissement ayant son siège dans Paris ou hors de cette ville**, l'emploi d'un dispositif efficace pour protéger les passants et les immeubles contre les projections de boue (**pare-boue**) sans imposer d'ailleurs l'adoption d'un modèle d'un type déterminé (Cons. d'Et. 26 oct. 1928, D.H. 1928. 563).

(4) Voir Conseil d'Etat 28 mai 1924 et les arrêts qui suivent au nota 1, p. 533.

(5) **Voitures encombrantes.** — Est légal l'arrêté municipal qui interdit dans l'intérêt de la sécurité publique, la circulation sur les boulevards très fréquentés de certaines catégories de **voitures encombrantes**, à traction mécanique ou animale, alors que cet arrêté contient des dispositions utiles pour que ces véhicules suivent d'autres voies publiques voisines et n'empruntent qu'exceptionnellement le boulevard en question, quand ils ont à effectuer sur son parcours des **chargements ou des déchargements** (Cons. d'Et. 5 août 1921 D.P. 1923. 3. 21.)

En interdisant entre 14 et 19 heures l'accès de certaines voies publiques, très fréquentées à certaines **voitures particulièrement encombrantes, soit par leurs dimensions, soit par la lenteur de leur allure**, le Préfet de police a fait un usage régulier de ses pouvoirs attendu que les inconvénients pouvant résulter momentanément, pour l'industrie des entrepreneurs aux expositions et aux fêtes, de la réglementation édictée n'excèdent pas ceux qui peuvent être légalement imposées aux particuliers en vue d'assurer une circulation plus facile (Cons. d'Et. 5 nov. 1924 Rev. Com. Janv. 1925). Voir pour les transports de bois Cons. d'Et. 13 juin 1913, nota 1, supra 533.

Jugé dans le même ordre d'idées qu'est légal et obligatoire l'arrêté municipal qui n'autorise la circulation des camions automobiles **avec remorques** que sur certaines voies publiques déterminées (Crim. 7 janv. 1922 D.P. 1922 .1. 63.)

(6) Un Préfet peut valablement interdire **temporairement** par arrêté l'accès de certains chemins de grande communication (chemins visés par la Loi du 30 mai 1851, art. 1) à des véhicules qui, **pesant en charge plus de deux tonnes** par essieu, constituent pour ces chemins un usage **anormal** de la route et sont de nature à compromettre la sécurité de la circulation (Cons. d'Et. 3 fév. 1926 Préfet du Morbihan.)

Les dispositions d'un arrêté par lesquelles un Maire a limité à **mille kilogrammes par essieu** le poids total des voitures admises à circuler dans certaines rues (en l'espèce des rues dont l'empierrement, rudimentaire, repose directement sur un sol glaiseux, l'une de ces rues étant au surplus large de 4 mètres seulement) n'ont dans les circonstances de l'affaire **aucun caractère abusif** (Cons. d'Et. 29 janv. 1926 Commune de Bagnolet.)

Jugé de même que les dispositions de la Loi du 30 mai 1851, art. 1, ne font pas obstacle à ce que le Préfet ordonne que la **charge par centimètre de largeur de jantes** n'excède pas un nombre déterminé de kilogrammes (Cons. d'Et. 29 juil. 1921 supra p. 127, nota 1).

Voir d'autre part Cons. d'Et. 29 avr. 1921 supra nota 1 p. précédente, **barrières de dégel** (art. 15) et **passage des ponts** (art. 16).

Toutefois le **poids des chargements ne peut pas être limité uniquement dans l'intérêt financier d'une commune** (Crim. 18 janv. 1906, infra p. 538, nota 10).

(7) Un Maire commet un excès de pouvoir en interdisant **d'une manière absolue**, alors qu'aucun motif tiré de la nécessité de maintenir l'ordre public ne justifie cette interdiction, de déployer sur les voies publiques des **drapeaux, bannières ou oriflammes**, même à l'occasion de **cortèges funèbres** (Cons. d'Et. 8 déc. 1916 D.P. Chr. 25) ou des **manifestations religieuses** ayant pour but le monument élevé à la mémoire des enfants de la Commune morts pour la France (Cons. d'Et. 17 déc. 1924 D.H. 123, etc...).

Mais il peut valablement, dans l'intérêt de l'ordre public, prendre un arrêté interdisant d'une manière générale, **à moins d'autorisation écrite de sa part, les manifestations et les cortèges organisés par les associations** sur la voie publique et dans les établissements ouverts au public, les **sonneries de trompettes, de clairons, de fifres, ou d'instruments à sons éclatants**, effectués sur le territoire de la Commune, de même que les **batteries de tambour**, (Cons. d'Et. 10 nov. 1916 D.P. Chr. 25.) Dans le même sens (Crim. 9 janv. 1914 D.P. 1916. 1. 184.)

N'est entaché ni d'incompétence ni d'excès de pouvoir, l'arrêté préfectoral édictant des mesures relatives aux **insignes et emblèmes associées aux couleurs nationales**, alors que le **Préfet n'a pas eu en vue, d'ajouter aux prescriptions de l'arrêté du Gouvernement provisoire du 7 mars 1848 touchant la forme du drapeau national, ses couleurs et leurs dispositions**, mais a seulement entendu user des pouvoirs de police qui lui ont été conférés par l'art. 99 de la Loi du 5 av. 1884 dans l'intérêt de la sûreté et de la tranquillité publiques. Les exhibitions sur les voies publiques de toute nature et leurs dépendances, d'emblèmes associés aux couleurs nationales étant, d'une manière générale, de nature à compromettre la sûreté et la tranquillité publiques, le Préfet peut même, par application de l'art. 99 en prononcer l'interdiction (Cons. d'Et. 10 août 1917 D.P. Chr. 38.)

S'il appartient au Préfets de réglementer l'exhibition sur la voie publique des **insignes aux couleurs nationales** revêtus d'emblèmes et d'en interdire la vente, la distribution et le port en

vue de participer à des manifestations collectives susceptibles de troubler l'ordre, aucun motif de cette nature ne peut être invoqué pour légitimer l'interdiction d'actes purement individuels tels que le **port isolé** des mêmes insignes. (Même arrêt.)

(8) Un Maire excède ses pouvoirs en n'autorisant une **société de gymnastique** à défilér en ville qu'à la condition expresse que le prêtre, directeur de ladite société, ne ferait partie du défilé au moins en soutane. Cette condition, tend à restreindre la **liberté du costume ecclésiastique**, qui est une conséquence de la liberté des cultes garantie par la loi du 9 déc. 1905 (Cons. d'Et. 18 janv. 1929. D.H. 1929. 119.)

Un arrêté municipal interdisant les **processions**, pris en 1881 et se fondant sur les dispositions de la loi du 19 germinal an X, doit, sur renvoi, de l'autorité judiciaire, être déclaré illégal, alors qu'il est **contraire aux nouvelles règles** édictées en cette matière par la loi du 9 déc. 1905 (Cons. d'Et. 1^{er} mars 1929. D.H. 1929. 239.)

(9) Si les **arrêtés municipaux, généraux de leur nature, peuvent exceptionnellement contenir des prohibitions particulières applicables seulement à certaines personnes déterminées**, c'est lorsqu'objet à réglementer n'est susceptible que d'une **mesure individuelle**. Mais il n'en est pas ainsi de la réglementation de la circulation des automobiles sur la voie publique et on ne saurait y reconnaître au Maire, sous le prétexte d'assurer la tranquillité dans une partie du territoire de la Commune, le **pouvoir arbitraire d'y interdire certaines voies publiques au propriétaire d'un hôtel déterminé** en ce qui concerne l'usage de son automobile, alors que les exploitants des autres hôtels jouissent pour leurs voitures automobiles, de la libre circulation sur les mêmes voies (Crim. 3 avr. 1914 D.P. Chr. 46.)

S'il appartient aux Maires dans l'intérêt exclusif de la sécurité publique, de réglementer ou même d'interdire sur **les chemins ruraux**, la circulation de tous véhicules de **dimensions telles qu'ils ne puissent emprunter ces voies sans risques graves d'accident**, il ne peut, sans abus de pouvoir, ne viser dans sa réglementation que les **seuls camions automobiles** et leur opposer une interdiction absolue et générale de circulation (Cons. d'Et. 28. janv. 1928. Raff. de Brienon.)

De même un Maire ne peut pas interdire, d'une manière permanente et absolue, la circulation des voitures et **instruments aratoires** dans une **voie urbaine** (Cons. d'Et. 12 mai 1911. D.P. 1913. 3. 76), ni le **passage du bétail** et la **circulation de tous véhicules autres que les tombereaux attelés d'un seul cheval**, en privant ainsi les riverains de tout moyen d'assurer le **service normal des bâtiments d'exploitation en bordure de ladite voie** (Cons. d'Et. 5 juin 1929. D.H. 1929. 400.)

Jugé toutefois, dans un sens différent, qu'est légalement prise la disposition d'un arrêté municipal édicté dans un intérêt de sécurité publique, en vue d'assurer la police de la circulation, et interdisant la **circulation des poids lourds sur certaines voies publiques**... Sans que l'exclusion de l'interdiction au **profit des véhicules à usage agricole** contenue dans ledit arrêté puisse constituer une violation de la règle de la légalité des citoyens,

l'arrêté s'étant borné à établir entre deux situations différentes, une distinction légitime, en se conformant à cette règle qu'une **prohibition réglementaire doit être restreinte aux cas strictement nécessaires** (Crim. 9 mars 1929. Colis, Berlemont et autres D.H. 1929. 236.)

Si un Maire peut en vertu des pouvoirs conférés par les art. 97 de la loi du 5 avril 1884 et 27 de la loi du 9 déc. 1905 subordonner à son autorisation la sortie des **processions** religieuses sur la voie publique, dans l'intérêt de l'ordre et de la tranquillité publiques et en tenant compte des traditions locales, il commet un détournement de pouvoir lorsqu'il se fonde, pour instituer semblable réglementation, exclusivement sur l'intérêt de la circulation et sur les inconvénients qui peuvent résulter de ces cortèges pour le passage des voitures, automobiles et autres, attendu que la police de la circulation ne saurait comporter des mesures restrictives applicables aux seules manifestations religieuses (Cons. d'Et. 10 juin 1921.)

Un Maire excède ses pouvoirs lorsqu'il refuse à une **société musicale** l'autorisation de circuler et de jouer sur la voie publique, alors qu'il accorde cette autorisation à d'autres sociétés et qu'aucun motif tiré de l'ordre ou de la tranquillité publique n'est invoqué (Cons. d'Et. 21 et 28 juin 1912 D.P. 1915. 3. 16.)

Enfin s'il appartient au Maire, en vertu de ses pouvoirs de police, de soumettre à la nécessité d'une autorisation préalable les **quêtes** faites sur les voies publiques de la commune, il ne peut légalement user de son droit de réglementation pour réserver d'une manière absolue à une seule société l'autorisation prévue (Cons. d'Et. 4 mai 1928 D.H. 1928. 356.)

(10) Les arrêtés du Préfet relatifs à la police municipale, ont pour objet, le maintien de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité publiques, **et non les intérêts financiers de l'Etat et du Département**; s'ils contiennent des dispositions relatives auxdits, ces dispositions sont étrangères à la police municipale et leur inobservation ne constitue pas une contravention. En conséquence un arrêté du Préfet subordonnant la circulation des **châssis automobiles** à la souscription par les propriétaires de l'engagement préalable et formel de participer à la réparation et à la consolidation des voies publiques, étant pris en vue des intérêts financiers de l'Etat et du Département, reste dépourvu de sanctions légales (Crim. 26 janv. 1924. Michelin. Voir les développements supra p. 535, nota 6).

L'autorité Administrative ne peut pas limiter le **poids des chargements uniquement dans l'intérêt financier d'une Commune**. (Crim. 18 janv. 1906.)

Un Maire modifie les règles relatives à la responsabilité des Communes et dès lors commet un excès de pouvoir en prescrivant que les **défilés** ou **cortèges** ne pourront être autorisés sur la voie publique sans la présentation d'une demande contenant l'engagement des organisateurs de substituer leur responsabilité à celle de la Commune quant aux dégâts et dommages qui pourraient être causés soit directement, soit indirectement du fait de leur organisation (Cons. d'Et. 3 juil. 1914. D.P. 1918. 3. 8. Voir le cas analogue des courses d'automobiles dans les

commentaires de l'article 33 du Code de la route et les arrêts de jurisprudence qui y sont relatifs.

(11) S'il appartient au Maire de prescrire toutes les mesures de précautions nécessaires pour le maintien de l'ordre **aux abords d'un champ de courses**, il excède ses pouvoirs en imposant, **dans l'intérêt exclusif d'une association privée**, des restrictions à l'usage par le public de deux avenues ainsi qu'à l'exercice du **droit de passage des propriétaires riverains** (Cons. d'Et. du 20 déc. 1918 D.P. Chr. 55.)

Un Maire ne peut valablement interdire d'une façon absolue **la sortie le même jour de plusieurs sociétés similaires**, si cette interdiction n'est nullement justifiée par la nécessité de maintenir l'ordre sur la voie publique, mais n'a été inspirée que par le souci de favoriser une société déterminée (Cons. d'Et. 9 fév. 1917 D.P. Chr. 1918. 5.)

Un Maire commet un détournement de pouvoir en prohibant **le port et l'exposition des drapeaux** servant d'insignes à des sociétés légalement approuvées ou autorisées, alors que cette disposition a pour but et pour effet de créer un régime de faveur au profit de la seule société de la Commune qui est été agréée par le Ministre de la Guerre comme société de préparation militaire (Cons. d'Et. 10 nov. 1916 D.P. Chr. 25.)

(12) Ainsi dans l'arrêt rapporté nota 6 supra p. 535 (Cons. d'Et. 29 janv. 1926 Bagnolet, on lit: « **le fait que le dit arrêté** » (arrêt du Maire de Bagnolet) **aurait pour effet d'alléger les** » **« dépenses de la Commune n'est pas de nature à le faire re-** » **« garder comme entaché de détournement de pouvoir.** » Dans le cas d'espèce, l'arrêt attaqué était en effet justifié par des motifs de police. Intervenant donc dans la limite des attributions du Maire, il ne pouvait évidemment être considéré comme illégal sous prétexte qu'**indirectement** il avait pour **conséquence et non pour but** d'alléger les dépenses de la Commune.

L'intérêt financier de la Commune n'était pas le **motif déterminant** de la décision prise par le Maire de Bagnolet et c'est pourquoi elle a été considérée comme légale.

APPLICATIONS

A. — VITESSE DES AUTOMOBILES
DANS LES AGGLOMERATIONS (1)

Invokant les pouvoirs qu'ils tiennent de l'article 98 de la Loi du 5 avril 1884, certains Maires réglementent de la manière la plus arbitraire la vitesse des automobiles pour la traversée de leurs agglomérations.

On trouve des arrêtés prescrivant aux automobilistes de ne pas circuler à plus de quatre kilomètres à l'heure!

Des procès-verbaux de contravention ont été dressés en exécution de tels arrêtés.

Sans doute les Tribunaux n'ont pu s'empêcher de prononcer une condamnation car, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, *il ne leur appartient pas de suspecter l'appréciation d'une autorité administrative dans l'exercice normal de ses fonctions* (2). Mais il aurait été possible aux Préfets d'empêcher pareils abus.

Ils disposent, en effet, en matière de circulation de pouvoirs suffisants pour obliger un Maire à annuler un arrêté dont les dispositions ne leur paraissent ni désirables ni opportunes, voire pour l'annuler eux-mêmes si ce Magistrat s'y refuse (supra p. 523).

Les Préfets ne semblent pas jusqu'à présent avoir beaucoup fait usage de ces pouvoirs malgré les pressantes recommandations de l'Administration supérieure (Circ. Int. 12 août 1903; T.P. et Int. 24 nov. 1924) (3).

En tout cas la situation n'a guère changé. Il convient donc d'envisager d'autres mesures.

L'article 31 du Code de la route s'en réfère à des règlements locaux pour la fixation des vitesses à ne pas dépasser par les automobiles sur les voies où les Préfets et Maires ont le pouvoir d'édicter des prescriptions spéciales. Or il n'y a pas plus de raison de rappeler, pour la vitesse *que pour les*

autres conditions de circulation, que les usagers sont tenus d'observer, en dehors des règlements édictés par le Code de la route, les mesures plus rigoureuses prescrites par les autorités locales. *Au contraire, ce rappel ne peut qu'inciter les Maires à établir leurs règlements abusifs.*

Les limites de vitesse à ne pas dépasser par les automobiles dans les agglomérations devraient être fixées *directement par le Code de la route.*

Sans doute les Maires pourraient toujours, en vertu de leurs pouvoirs spéciaux, édicter des dispositions plus rigoureuses, c'est-à-dire prescrire une vitesse moindre (4).

Mais si le chiffre admis par le Code de la Route, est judiciairement établi, et notamment s'il a été arrêté après entente entre les Maires, réunis par exemple à leur Congrès annuel, et les groupements automobiles, représentés par leur Fédération, il est bien certain que peu de Municipalités éprouveront le besoin de faire usage de leurs pouvoirs spéciaux (5).

Il serait, en tout cas, beaucoup plus aisé aux Préfets d'exercer à l'égard de ce petit nombre de Municipalités un contrôle efficace.

A notre avis, les dispositions actuelles de l'article 62, qui n'apportent aucun élément nouveau puisqu'ils ne font que rappeler les pouvoirs que les Préfets et Maires tiennent directement de la Loi, devraient être supprimées.

Il serait par contre très intéressant de stipuler à leur place que dans tous les cas où les Préfets et Maires estimerait devoir, pour des motifs exceptionnels de sécurité publique, compléter la réglementation existante, les sections de routes où s'appliquerait cette réglementation, seraient signalées aux usagers par des *poteaux indicateurs* judicieusement placés de façon qu'aucun conducteur ne puisse entrer sur les sections de route intéressées sans en être prévenu (6).

Ainsi cesserait la situation actuelle où la traversée des agglomérations constitue pour les automobilistes autant de pièges à contraventions que ces agglomérations ne sont nombreuses.

NOTA

(1) **Constatation des excès de vitesse.** — Suivant une jurisprudence établie, une condamnation pour excès de vitesse peut être prononcée contre un automobiliste lorsque la contravention a été constatée par des déclaration **très nettes et très précises** des agents verbalisateurs et par des **chronomètres à secondes** qu'ils avaient à leur disposition. Elle ne peut l'être au contraire quand la contravention a été relevée par un agent verbalisateur qui se trouvait **seul** sur les lieux, **sans chronomètre** et agissant dans les conditions rendant difficile l'évaluation de la vitesse. Et cela quelque soit la bonne foi dudit agent (Trib. Cor. Aix, 8 oct. 1908. D.P. 1908. 5. 56.)

Jugé dans le même ordre d'idées que la constatation de la vitesse d'une automobile faite au moyen d'une **simple montre à secondes** et non d'un chronomètre n'a pas la certitude nécessaire pour servir de base à une contravention pour excès de vitesse (Trib. simpl. pol. Lisieux, 7 fév. 1907. D.P. 1907. 5. 24. Sotteville-les-Rouen, 25 juil. 1907. D.P. 1908. 5. 32), alors du moins qu'il existe en faveur de l'automobiliste un doute résultant de la déclaration faite par des témoins que son allure était réglementaire au moment de la contravention (Trib. simpl. pol. Lisieux, précité.)

En tout état de cause, une contravention pour excès de vitesse ne peut pas être prononcée contre un automobiliste lorsque, pour établir la vitesse à laquelle celui-ci marchait, l'agent verbalisateur s'est appuyé sur des **appréciations insuffisamment précises**, telles que comparaison entre cette vitesse et celle d'un cheval au galop, ou le temps approximatif que l'automobiliste a mis à atteindre un objet situé à une distance mal définie, alors surtout qu'on peut relever une contradiction flagrante entre la vitesse ainsi attribuée à l'automobile et celle qu'elle peut donner en réalité. (Trib. simp. pol. Le Mans, 5 déc. 1907. D.P. 1908. 5. 32.)

(2) Jugé en droit qu'un arrêté municipal réglementant la circulation des voitures automobiles pour la traversée d'une agglomération est valablement pris par le Maire, chargé du soin d'assurer la sécurité et la commodité de passage sur les voies publiques intéressées alors que cet arrêté ne touche en rien aux dispositions du Décret en vigueur et se borne à imposer aux automobilistes, comme mesure de sécurité complémentaires et à raison des nécessités particulières de la circulation locale, **un maximum de vitesse qui leur interdit de dépasser** (Crim. 15 janv. 1903 D.P. 1904. 1. 534.)

Aussi le juge de simple police saisi d'une contravention à un arrêté municipal fixant une limite de vitesse pour les automobiles dans les limites des agglomérations d'une commune, **ne peut**, appréciant son opportunité, et **en vertu du principe de la séparation des pouvoirs**, prononcer la relaxe pour le motif que la limitation de vitesse imposée est inférieure à celle qui, en raison des facilités de circulation dans la commune, aurait dû normalement être admise (Crim. 11 mars 1927 D.H. 1927 207.)

Toutefois un Maire ne saurait, sans excès de pouvoir, interdire aux conducteurs de circuler sur le **Territoire Communal** autrement qu'au pas (Cons. d'Et. 16 juin 1893. D.P. 94. 3. 66.)

A remarquer que dans ce cas le Maire règlemente la circulation sur des voies pour lesquelles il n'a pas compétence, la police de la circulation ne lui appartenant en principe que dans l'intérieur des agglomérations (supra p. 529).

Un Maire ne peut pas par exemple fixer une vitesse des véhicules pour **une portion de route bordée de terres labourables, près ou jardins** (Trib. pol. Florac. Gaz. Trib. 6 mars 1929).
Définition des agglomérations (sup. p. 530, nota 2).

C'est pourquoi il n'y a pas contradiction entre l'arrêt précité du Conseil d'Etat et un arrêt antérieur de la Cour de Cassation (Crim. 30 juil. 1875 D.P. 77. 5. 469) qui avait considéré comme légal un règlement municipal interdisant de traverser au trot avec une voiture **l'intérieur d'un village**.

Un arrêt plus récent de la Cour de Cassation (Crim. 1^{er} mars 1924 Rev. Com. Juil. 1924) a d'ailleurs fermement reconnu comme valables, en vertu des dispositions de l'art. 62 du Code de la route, les prescriptions d'un arrêté du Maire d'Annecy obligeant les automobilistes à ramener l'aluile de leur véhicule dans l'intérieur de la Ville à celle d'un **homme au pas**.

Jugé dans un autre ordre d'idées que l'article 63 du Code de la route qui abroge toutes dispositions contraires, ne saurait s'appliquer aux **arrêtés municipaux ou préfectoraux pris antérieurement** dans les conditions visées par l'art. 62 (Crim. 1^{er} mars 1924 Rev. Comm. juil. 1924.)

(3) La circulaire du 12 août 1903 recommandait aux Préfets de n'apposer leur visa sur les arrêtés de cette nature qu'autant qu'ils ne contiendraient « aucunes prescriptions **abusives, excessives, ou vexatoires** ».

A nouveau la circulaire du 24 nov. 1924 a invité les Préfets « de mettre fin aux **excès ou aux abus de pouvoir des Maires**, en « cette matière et notamment, par application de l'art. 95 de « la Loi du 5 avr. 1884, de **suspendre ou d'annuler les arrêtés municipaux**, toutes les fois que les limitations de vitesse imposées aux automobiles ne seront pas nécessitées par l'intérêt « public. »

Voir l'observation sur cette circulaire nota 5 ci-après.

(4) Ainsi il a été jugé, sous l'empire du Décret du 10 mars 1899, que bien que ce décret fixât une limite de vitesse pour les automobiles, le Maire d'une Commune peut légalement prendre, à raison des nécessités particulières de la circulation locale, un arrêté déterminant dans l'intérieur des agglomérations, un **maximum de vitesse inférieur à la vitesse permise** par ledit Décret. Spécialement un Maire peut, pour les voies publiques de sa Commune sur lesquelles il a compétence, interdire aux motocycles, tricycles, et voitures automobiles de marcher à une vitesse excédant 12 kilomètres à l'heure (Crim. 15 janv. 1903 D.P. 1904. 1. 534. 21 janv. 1905. D.P. 1905. 1. 88. 9 mars 1907. D.P. 1909. 9. 1. 432 etc.)

(5) La Circ. Int. et T.P. 24 nov. 1924 (supra p. 540) indiquait que « les vitesses de 10 kilomètres à l'heure, pour les voitures « de poids lourds, et de 20 kilomètres pour les autres véhicules « automobiles, peuvent sans danger être tolérées, dans la

« plupart des traverses, étant donné les freins puissants et la souplesse de la marche des automobiles actuelles. »

Le fait que, dans l'ensemble, les Municipalités n'ont pas tenu compte de ces indications, semble démontrer que les chiffres suggérés étaient encore trop élevés eu égard aux besoins normaux de sécurité dans l'intérieur des agglomérations. Un accord ne semblerait donc pouvoir intervenir que sur des chiffres plus faibles.

A remarquer que dans son esprit, la circ. du 24 nov. 1924, commettait l'erreur de considérer les Maires comme seuls en droit de réglementer la vitesse des véhicules dans l'intérieur des agglomérations alors que cette réglementation peut être aussi bien établie par une autorité supérieure: Chef d'Etat ou Préfets.

En tout état de cause, il aurait été plus simple et plus facile de désigner, par application de la Loi du 5 av. 1884 (art. 99), les Préfets par département au lieu des Maires par Commune pour prendre l'arrêté dont le modèle était annexé à ladite circulaire. On serait ainsi parvenu à un résultat qui n'a pu être atteint en désignant les Maires.

(6) Voir par analogie les art. 15 (passage des ponts), 16 (renforts) et nos développements supra p. 386, nota 3.

B. — DEPOTS ET STATIONNEMENTS DANS L'INTERIEUR DES AGGLOMERATIONS

Le Décret du 10 août 1852 (art. 2) et le Code pénal (art. 471, 4°), inspirés des anciens règlements (Ordonnances des 4 août 1731 et 17 juil. 1781, supra p. 263 et s., 497 et s.), avaient interdit *d'une manière absolue* les dépôts et stationnements *sans nécessité* (1) sur la voie publique.

Néanmoins la pratique s'était perpétuée de faire servir dans les agglomérations la voie publique pour certains usages, ne correspondant pas aux besoins proprement dits de la circulation: *étalages et terrasses des commerçants sur les trottoirs au droit des boutiques riveraines; baraques de fêtes, foires ou marchés; stationnement des animaux et véhicules pendant les jours d'affluence; remisage aux points d'arrêt des voitures publiques dans l'attente de clients ou d'un prochain départ.*

En vue de régulariser cette situation, La Loi du 5 avril 1884 (art. 98, 2° alinéa) stipula que le Maire peut « *moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi* (2), *sous les réserves imposées par l'art. 7 de la Loi du 11 frimaire an VII, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique* (3), *sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics.* »

C'est là l'une des rares dispositions par lesquelles les Maires sont autorisées à tempérer les règles établies par une autorité supérieure.

Il s'agit donc pour eux, dans cette disposition, d'un *pouvoir exorbitant du droit commun*, portant par ailleurs atteinte au principe fondamental que la voie publique doit rester affecter aux seuls besoins de la circulation.

Aussi le Législateur, en concédant ce pouvoir, s'est entouré de diverses garanties.

En premier lieu, le pouvoir des Maires *est limité à l'intérieur des agglomérations* (art. 98, premier paragraphe) (4).

D'autre part, la loi précise que les permis sont délivrés « moyennant redevance » (5) et « sous les réserves imposées par l'article 7 de la Loi du 11 frimaire an VII » (6), c'est-à-dire « lorsque les Administrations ont reconnu que cette location peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce (L. 11 frimaire an VII, art. 7.) »

Autrement dit ces Administrations, représentées par le *Ministre de l'Intérieur*, après avis du *Ministre des Travaux Publics*, pour les routes de la grande voirie (routes nationales et départementales) (7), et par le *Préfet* pour les autres voies terrestres (8), ont reçu du Législateur le *pouvoir souverain de décider* dans chaque cas, si, compte tenu des intérêts de la voie publique, de la circulation et de la liberté du commerce, le Maire peut faire usage de ses prérogatives et dans l'affirmative sous quelles conditions.

Les formalités prescrites par la Loi : autorisation préalable de l'Autorité supérieure et paiement d'un droit sont *substantielles*.

Les permis délivrés par les Maires sans leur accomplissement, seraient *nuls de droit* (9).

Ils n'auraient pas d'autre valeur que celle d'une *simple tolérance administrative*.

Or, une tolérance administrative ne constitue pas une excuse légale aux infractions. (Dans ce sens, Crim. 6 nov. 1925 Rev. Com. janv. 1926); même un *ordre du Maire* ou une *note de service* ne saurait suffire (Crim. 4 fév. 1910 D.P. 14. 1. 74; 21 janv. 1927 D.H. 98.; supra nota 2 p. 224).

Les Maires ont à l'heure actuelle tendance à faire un emploi abusif de leurs pouvoirs. Ils ne voient souvent dans la délivrance des permis municipaux qu'une occasion de percevoir une redevance. Beaucoup en sont arrivés à taxer les moindres arrêts de véhicules sur la voie publique sans distinguer entre les arrêts justifiés par un motif légitime (art. 11, supra p. 263) et ceux dont les conducteurs auraient pu se dispenser.

Or, il n'appartient pas aux Maires d'établir un droit de stationnement sur *l'usage normal de la voie publique* (Cons. d'Et. 18 oct. 1918, Ville de Toulon D.P. Chr. 56). C'est l'un

des principes fondamentaux de notre droit proclamé par les Lois révolutionnaires en abolissant les péages, que *l'usage normal de la voie publique doit rester libre et gratuit*. (L. 28 mars 1790, art. 13 et s., et L. 2, 17 mars 1791) (10).

Le fait du stationnement ne justifie la perception d'une redevance qu'autant qu'il justifie la délivrance d'un permis municipal et *par suite qu'autant qu'il constitue un usage anormal de la voie publique*, sans toutefois qu'on puisse induire de ces conclusions que les Maires ont la faculté d'autoriser tout usage anormal de la voie publique dans l'intérieur des agglomérations sous prétexte de percevoir une redevance (11), ces Magistrats ne pouvant pas faire usage de leurs pouvoirs de police dans l'intérêt financier des Communes.

La délivrance des permis municipaux de stationnement se conçoit, à la vérité, *uniquement* pour les usages anormaux, énumérés au début de la présente étude, qui ont rendu indispensable le vote des dispositions exceptionnelles de la Loi de 1884 (art. 98, 2° alinéa).

C'est donc *dans ces cas seulement* que le Ministre de l'Intérieur, pour les routes de la grande voirie, et les Préfets, pour les voies terrestres, pourront autoriser les Maires à faire usage de leurs prérogatives, c'est-à-dire à délivrer les permis, et qu'en conséquence ces Magistrats seront habilités à percevoir, au profit de la Commune, une redevance sur les usagers (12).

En tout état de cause, la redevance devra, pour être légale, s'appliquer sans distinction, *entre les habitants de la Commune ou les personnes de passage, ou entre les différentes catégories de véhicules* susceptibles d'embarrasser la voie publique dans les mêmes conditions.

La taxe doit viser indistinctement toutes les occupations de même nature (Cons. d'Et. 18 mai 1928, D.H. 1928. 372).

Les *droits des tiers* sont toujours implicitement réservés (13).

NOTA

(1) Définition supra p. 263, nota 2.

(2) Les droits établis sont dus **chaque fois** qu'il y a occupation du domaine public (Cons. d'Et. 27 juin 1913 D.P. Chr 74.)

Ils doivent être **modérées** de façon à ne pas entraver le développement du Commerce et de l'Industrie (Circ. Int. 15 mai 1884.)

La même circulaire prévoyait que le tarif des droits serait soumis à une **enquête** dans les formes déterminées par l'Instruction ministérielle du 20 août 1825, **enquête que les Préfets restent maintenant libres d'ordonner ou non.** (Circ. Int. 6 août 1920; Circ. T.P. 25 juil. 1920 et 20 janv. 1925.)

Les Conseils municipaux ne sont pas astreints à fixer ces droits uniquement d'après l'étendue de l'emplacement occupé. Ils peuvent notamment prendre en considération la **valeur des marchandises vendues** (Civ. 16 juin 1922. D.P. 22. 1. 224), le **mode d'usage**, la **situation des emplacements** occupés ainsi que la **nature des commerces exercés** (Cons. d'Etat 12 déc. 1923 D.P. 24. 3. 32.)

Signalons pour mémoire, en sens contraire, une circulaire du Ministre de l'Intérieur du 15 mai 1884 précisant que les dits droits représentant le prix de location d'emplacements, doivent être calculés d'après la superficie de ces emplacements et non à raison de la valeur des objets.

Lorsqu'un tarif de droits a été légalement établi, les perceptions qu'il autorise, **ne peuvent être discutées par les redevables.**

En tout état de cause des **modifications ultérieures** irrégulièrement introduites, n'entachent pas la légalité du tarif préexistant, seules ces modifications sont **dépourvues de caractère obligatoire**, la taxe restent exigible dans la mesure où elle a été précédemment établie (Civ. 10 Mai 1922 D.P. Chr. 18.)

Les droits prévus sur les dépôts temporaires peuvent, dans le silence du tarif municipal, être réclamés **aussi bien à l'entrepreneur qu'au propriétaire** riverain, sauf à ceux-ci à s'entendre pour le paiement (Req. 20 oct. 1913 D.P. Chr. 94.)

Les contestations susceptibles de s'élever au sujet du recouvrement des droits, sont de la **compétence des Tribunaux de l'ordre judiciaire** (Déc. 7 sept. 1790, art. 2; L. 5 ventôse an XII art. 88. Cons. d'Etat 19 mai 1865, 5 mars 1868, 28 fév. 1879, etc.) elles sont en principe jugées par le Tribunal civil suivant la procédure spéciale présentée en matière d'enregistrement, c'est-à-dire **sur mémoires, sauf plaidoiries, en premier et dernier ressort** (Trib. conf. 30 av. 1898. D.P. 1899. 3. 94; Civ. 28 av. 1906. D.P. 1906. 1. 404, etc.)

La **Cour d'appel** ne peut pas, par conséquent connaître, **comme juge au second degré**, de la demande tendant au paiement d'une redevance de cette nature, alors même que le redevable aurait contracté un engagement envers la ville demanderesse (C. d'ap. Paris 15 mars 1929. Gaz. Trib. 20 juin 1929.)

Spécialement, il appartient aux Tribunaux judiciaires de décider par interprétation d'un règlement des droits de place d'un marché si le fermier des droits a ou non la faculté d'assigner les places sur le marché (Civ. 19 juil. 1929 D.H. 1929. 541.)

Toutefois aux termes de l'art. 7. de la Loi du 12 juil. 1905, modifiée par la Loi du 1^{er} janv. 1926, **« les Juges de paix connaissent à charge d'appel; 5 des demandes en paiement**

« des droits de place perçus par les Communes ou leurs concessionnaires, lorsqu'il n'y a pas contestation sur l'interprétation de l'article ou des articles servant de base à la poursuite. L'affaire sera jugée devant le juge de paix du lieu où la perception est due ou réclamée. »

Jugé qu'il y a par exemple contestation sur l'interprétation d'un texte établissant un droit de place lorsqu'un marchand, poursuivi en paiement de ce droit, soutient que ledit droit n'est dû qu'à raison d'une occupation plus ou moins prolongée de la voie publique et **qu'il ne saurait en être passible dans l'exercice spécial de son commerce**: livraison de marchandises dans une voiturette fermée à des clients devant lesquels le marchand s'arrête (Civ. 25 fév. 1918 Rev. Com. avril 1919.)

(3) A remarquer que le pouvoir des Maires de délivrer des « permis de stationnement ou de dépôt temporaire » et par suite de percevoir une taxe au profit de la Commune, est strictement limité, par l'art. 98, 1^{er} alinéa, aux votes de communication **« dans l'intérieur des agglomérations »**. (Définition, supra p. 530, nota 2).

En dehors des agglomérations, les règles du droit commun recouvrent leur application: le même pouvoir appartient à l'autorité (Préfet ou Maire) représentant la collectivité administrative (Etat, Département ou Commune) gestionnaire de la voie intéressée. La redevance est alors **purement domaniale** et elle revient de droit à cette collectivité.

Il convient d'autre part d'observer que la Loi du 5 avril 1884 emploie à l'art. 98 les termes de « permis de **stationnement ou de dépôt temporaire** » alors qu'à l'art. 133, 7^e, elle range dans les recettes du budget communal le produit **« des permis de stationnement et de location** sur la voie publique, etc.». Le mot « location » au lieu de « dépôt temporaire » fut adopté par le Sénat (Séance du 12 mars 1884) sur la demande du Commissaire du Gouvernement pour donner aux Communes le droit de percevoir à leur profit le produit de toutes les locations qui seraient accordées sur la voie publique ou ses dépendances dans l'intérieur des agglomérations, qu'elles soient régulièrement autorisées par le Maire ou toute autre autorité par exemple sous le régime de la concession.

Aussi il a été jugé qu'une Ville peut frapper d'une **taxe de stationnement les voitures d'un tramway**, alors même que la concession de la ligne de tramway a été faite par l'Etat ou le Département à une Compagnie, et que le cahier des charges de la concession ne prévoit pas la taxe. (Civ. 13 nov. 1882. Tramway sud de Paris.)

En tout état de cause, les termes employés de **« stationnement », « dépôt temporaire »** et **« location »** démontrent assez clairement que le Législateur n'a entendu viser que les **occupations superficielles**.

Les dispositions des articles 98, 2^e alinéa, et 133, 7^e, **ne s'étendent donc pas aux occupations qui entraînent une emprise sur le domaine public ou qui en modifient l'assiette**. (Avis du Cons. d'Et. 30 nov. 1882.)

Les **kiosques** servant à la publicité ou à la vente des journaux ainsi que les **kiosques buvettes**, à raison de légèreté qui les re-

lient au sol, ne peuvent pas être considérés comme des édifices modifiant l'assiette du domaine public. (Cons. d'Et. 30 nov. 1882, précité; Cir. Int. 1 mai 1884; Cons. d'Et. 2 juil. 1909, Maire d'Ajaccio; 17 mars 1911, Maire de Lyon, etc.). Il y a dans ces cas **une simple adhérence et non une incorporation véritable au sol**. L'autorisation d'établir ces édifices peut en conséquence être accordée par les Maires dans les conditions prévues par l'art. 98.

Dans un autre ordre d'idées, le droit pour les Maires d'accorder des permis de stationnement sur la voie publique moyennant le paiement d'une taxe, **intéresse les pouvoirs de police de l'autorité municipale et ne peut être délégué au concessionnaire des droits de place**. (Crim. 14 juin 1913 D.P. Chr. 73.)

Le Maire ne peut, sans méconnaître le principe de la liberté du commerce et de l'industrie, répartir les emplacements réservés aux vendeurs sur les places et voies publiques en se fondant sur la circonstance que les marchands **sont domiciliés dans la Commune depuis une certaine époque ou sont étrangers à la localité** (Cons. d'Et. 14 nov. 1924 D.H. 9.)

Toutefois les autorisations de stationnement pour vente de denrées sur la voie publique ne pouvant pas être accordées en nombre illimité, le Maire, dans l'examen des demandes et dans la délivrance des autorisations, peut, sans violer aucune Loi, tenir compte de la **situation plus ou moins nécessaire des postulants** (Cons. d'Et. 22 nov. 1918 D.P. Chr. 55.)

Jugé par ailleurs que n'est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté par lequel un Maire, en délimitant les emplacements affectés aux marchands forains sur les voies publiques, **restreint les surfaces précédemment mises à la disposition de ces marchands**, de manière à atténuer la gêne apportée à l'usage normal des voies publiques et à faciliter la circulation, alors **même que cette restriction a pour conséquence indirecte de favoriser le commerce local** (Cons. d'Et. 2 déc. 1910 D.P. 1912. 3. 133.)

De même ne sont pas entachées d'illégalité les dispositions d'un nouveau règlement joint au tarif Municipal qui prévoient le **retrait des autorisations** d'occupation de la voie publique, ce retrait rentrant dans les pouvoirs de police du Maire (L. 5 avr. 1884, art. 97.) Et s'il ne résulte pas des dispositions critiquées que ce retrait ait été prévue dans un but autre que l'application de la réglementation nouvelle, **il ne constitue pas un détournement de pouvoir** (Cons. d'Et. 12 déc. 1923 D.P. 24. 3. 32.)

(4) Se reporter au nota 3 ci-dessus. Définition des « agglomérations » supra p. 530, nota 2.

(5) Voir nota 9 ci-après. En principe la redevance **doit être perçue en argent et non en nature** (Cons. d'Et. 8 mars 1929 D.H. 1929. 208 (Supra p. 163, nota 6).

(6) Mots ajoutés par la Commission du Sénat, sur la demande du Ministre des Travaux Publics, le 10 mars 1884.

(7) L'approbation ministérielle est à la fois **suffisante et nécessaire** (Civ. 14 déc. 1900 D.P. 1901. 1. 1.)

La procédure à suivre en vue d'obtenir cette approbation est fixée pour les routes de la grande voirie (routes nationales et départementales) par une circulaire T.P. du 20 janv. 1925.

Le tarif des droits voté par le Conseil Municipal est soumis à l'approbation du Préfet, qui décide s'il y a lieu ou non d'ordonner l'enquête prévue par les instructions ministérielles du 20 août 1825.

A ce tarif doit être joint un **plan**, à échelle convenable, indiquant avec précision les zones de la route où le Maire devra se cantonner strictement pour la délivrance des permis.

L'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est obligatoirement consulté.

Si les propositions de la Municipalité ne soulèvent pas d'objections de la part de ce chef de service il donne une adhésion **directe et définitive** au nom du Ministre des Travaux Publics en ce qui concerne les intérêts de la voie publique, de la circulation et de la liberté du commerce, et revêt de son visa le plan annexé au tarif Municipal. Dans tous les cas le dossier est ensuite adressé au Ministre de l'Intérieur à qui appartient le pouvoir de décision, et qui consulte le Ministre des Travaux Publics seulement lorsque l'Ingénieur en Chef et la Municipalité ne sont pas tombés entièrement d'accord sur les conditions auxquelles doit être subordonnée la location de la voie publique.

(8) Même procédure que ci-dessus, l'affaire étant toutefois instruite par le Chef du Service de voirie intéressé et l'approbation donnée **par le Préfet sans communication préalable du dossier au Ministre de l'Intérieur.**

(9) Ce sera notamment le cas des permis délivrés sans la redevance exigible.

Il est d'ailleurs de jurisprudence administrative constante que les **Municipalités n'ont pas le droit de faire des libéralités aux particuliers** (Question écrite n° 5382. Ch. Dép. 14 nov. 1925). Elles ne pourraient donc pas valablement leur abandonner les droits que la Loi de 1884, art. 98, leur oblige de prélever à l'occasion de la délivrance des permis de stationnement.

(10) C'est ainsi que la Cour de Cassation n'ayant jamais cessé de déclarer illégaux, comme contraires à la liberté du Commerce et de l'Industrie proclamée par la Loi du 2-17 mars 1791, les arrêtés Municipaux ayant pour effet d'interdire d'une manière générale **la vente des denrées sur la voie publique** (arrêtés des 24 juin 1887, 22 mai 1907, etc...), les Maires ne peuvent légalement assujettir à la nécessité d'une autorisation et par suite au paiement d'un droit de stationnement les **marchands ambulants** qui vendent leurs denrées tout en circulant sur la voie publique **sans y occuper une place fixe** (Beaune, 2 août 1889; Bordeaux, 19 juil. 1899; Laval, 15 juin 1904; etc...); Cons. d'Et. 18 oct. 1918, D.P. Chr. 56).

Ces marchands seront toutefois passibles de « **la taxe sur le colportage** » (L. du 13 août 1926, art. 1^{er}, 23^e; Déc. 11 déc. 1926, art. 23).

Les droits de stationnement sur les **colporteurs, marchands et vendeurs divers** ne sont donc réguliers que s'ils s'appliquent à des **emplacements spéciaux** où les intéressés sont autorisés à faire étalage de leurs produits ou marchandises sur les dépendances des voies publiques.

Le Maire a d'ailleurs le pouvoir de fixer, dans l'intérêt du bon

ordre, de la commodité et de la sécurité publiques des emplacements en dehors desquels les étalages des colporteurs, marchands et vendeurs divers seraient interdits.

Jugé notamment qu'un Arrêté Municipal, qui interdit aux **colporteurs vendant les journaux** de stationner devant les établissements ou sur les emplacements où ils peuvent gêner la circulation, constitue, **non une interdiction absolue, mais une réglementation de la profession de colporteur** de journaux (L. 5 av. 1884, art. 97). Il ne fait donc pas échec au principe de la liberté du commerce et, dès lors, il est légal (L. du 2 mars 1791, art. 7).

(11) Rappelons que les Anciens Règlements (Edit déc. 1607; Ord. 4 août 1731; 17 juil. 1781), maintenus en vigueur par la Loi du 19, 22 juil. 1791, ont interdit **d'une manière absolue les stationnements des animaux et véhicules devant les ateliers ou boutiques des carrossiers, charrons, maréchaux, etc., et d'autres artisans ou commerçants**. Les stationnements de cette nature pourraient donc tout au plus être tolérés dans la limite des emplacements réservés aux étalages.

A remarquer que, suivant une jurisprudence établie, c'est à l'agent verbalisateur puis éventuellement au juge du fait chargé de réprimer l'infraction, qu'il appartient d'apprécier dans chaque cas si un stationnement est **légitime** ou non, **c'est-à-dire s'il correspond ou non à un usage normal de la voie publique** (Crim. 17 janv. 1874, 21 oct. 1887, 15 déc. 1899, 24 fév. 1900, etc.).

Les Maires doivent donc dans leurs arrêtés **éviter de donner de ces termes une définition** qui, étant forcément incomplète ou trop vague, serait susceptible d'induire en erreur les usagers de la voie publique sans les renseigner exactement sur leurs obligations.

En tout état de cause le stationnement des véhicules sur la voie publique pour le **chargement ou le déchargement des marchandises devant les portes des maisons riveraines** doit être considéré, suivant les réserves formelles des rapporteurs de la Loi du 5 avril 1884: M. Demôle au Sénat (26 janv. 1884) et M. Dreyfus à la Chambre (18 mars 1884), comme correspondant à un usage normal de la voie publique et par suite comme légitimes (Voir les développements supra p. 267, nota 2).

D'autre part ce n'est pas la **durée d'un stationnement** qui peut, ainsi que certaines Municipalités l'ont prétendus, permettre de distinguer les stationnements légitimes et non légitimes. Il est, en effet, des stationnements légitimes comme ceux qu'impliquent le chargement ou le déchargement des marchandises devant les portes des maisons riveraines qui peuvent avoir une certaine durée tandis que tout stationnement non légitime est en principe répréhensible dès qu'il s'effectue.

Jugé notamment qu'un droit de stationnement peut être perçu sur les **animaux** sans qu'il fût besoin d'un séjour prolongé qui prendrait le caractère d'une location de la voie publique (Req. 29 janv. 1850 D.P. 50. 1. 23.)

(12) Un arrêté municipal établissant un tarif à percevoir au profit de la Commune **ne constitue pas un règlement de police**, et par suite **il ne peut pas donner lieu à l'application d'une**

sanction pénale (St-Jean d'Angély, 19 mars 1926; Sèvres 29 sept. 1926; Auray, 4 avril 1927; Crim. 23 juil. 1927. Voir encore infra p. 565).

Mais il convient d'observer que la taxe étant, d'après la Loi de 1884 (art. 98, 2^e alinéa), la contrepartie obligatoire de la délivrance du permis municipal, si un particulier refuse de l'acquitter, il n'obtiendra pas le permis, et à défaut de ce permis, qui vaut excuse légale à l'interdiction de stationner, il pourra valablement être l'objet de poursuites pour stationnement illicite sur la voie publique.

(13) Voir supra p. 163 et en particulier le nota 8.

C. — STATIONNEMENT DANS LES COURS DES GARES

Il convient de remarquer que la Loi du 5 avril 1884 donne le droit au Maire de réclamer au profit de la Commune une redevance pour le stationnement des véhicules, affectés ou non à un service public de transports, exclusivement lorsque ce Magistrat est appelé à délivrer des permis individuels de stationnement sur la voie publique, en exécution de l'article 98, § 2, de cette Loi. Suivant les termes mêmes de ces dernières dispositions, la redevance est la contre partie de la délivrance des permis individuels.

Or, dans les cours des gares, le Maire n'est appelé à *aucun titre* à faire usage du pouvoir conféré par l'article 98 de la Loi du 5 avril 1884.

Le stationnement des véhicules étant en principe formellement interdit sur les voies publiques, l'article 98 de la Loi du 5 avril 1884 est uniquement intervenu pour donner au Maire la possibilité de régulariser certains stationnements sans nécessité qu'à raison d'anciens usages il n'est pas matériellement possible d'empêcher malgré les défenses catégoriques des règlements (Supra p. 545).

Or, dans les Cours des Gares, le stationnement des véhicules, loin d'être interdit, *est formellement prévu* par l'Ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le Décret du 11 novembre 1917 (Tit. II, art. 6 et s.) (1), qui a établi, en exécution de la Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le statut juridique de ces lieux.

C'est donc la *destination normale* des Cours des Gares de servir aux stationnements des véhicules, et par conséquent leurs conducteurs n'ont pas besoin d'obtenir pour cet usage un permis individuel. Il leur suffit de se conformer à la réglementation générale édictée par le Préfet en vertu de l'Ordonnance du 15 novembre 1846 modifiée par le Décret du 11 novembre 1917 (2).

A la vérité *les Cours des Gares ne rentrent pas dans la catégorie des « voies publiques »* où les dispositions de l'article 98 de la Loi du 5 avril 1884 sont exclusivement applicables d'après les termes mêmes de cette Loi.

Bien qu'ouvertes au public, elles restent, conformément à leur destination légale, *des dépendances du domaine des chemins de fer* où, à titre exceptionnel, les véhicules et les personnes sont admis à séjourner en attendant les trains ou pendant le chargement ou le déchargement des voyageurs et marchandises, dans les conditions fixées par un arrêté réglementaire du Préfet.

Le Maire ne peut donc y exercer que les pouvoirs généraux de police municipale qui lui sont conférés par les articles 91 et 97 de la Loi du 5 avril 1884 et qui lui font un devoir de sauvegarder la tranquillité publique dans les lieux où le public a accès, mais il ne lui appartient pas d'appliquer sur ce domaine les dispositions de l'article 98 et notamment d'exiger des conducteurs des véhicules moyennant redevance, la possession des permis de stationnement prévus par le deuxième paragraphe de cet article dont les intéressés sont légalement dispensés de se munir étant donné la destination même des Cours des Gares.

NOTA

(1) **Déc. 11 nov. 1917, art. 6. — « Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public seront réglées par des arrêtés du préfet du département.**

« Cette disposition s'applique notamment, à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

« Les arrêtés ainsi pris par les Préfets ne sont exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des Travaux Publics et des transports. »

(2) La disposition d'un arrêté préfectoral qui permet au Chef de Gare de désigner, de concert avec le Commissaire de surveillance administrative, les **lieux de stationnement** des différentes sortes de voitures, doit être entendu en ce sens que les agents ci-dessus dénommés n'ont d'autre faculté que celle de déterminer l'emplacement que les diverses catégories de voitures doivent occuper, et ce **suivant l'ordre de leur arrivée, sans distinction entre les voitures des services libres et celles des correspondants, et sans considération du plus ou moins de régularité que ces voitures mettent à desservir les trains.** Il importe peu qu'une circulaire ministérielle ait permis de faire une distinction entre la place assignée aux voitures des correspondants de la compagnie et celles affectées aux voitures des entreprises libres, en se fondant sur la régularité du service des uns et l'intermittence du service des autres; une telle circulaire ne

peut lier les Tribunaux, ni recevoir aucune sanction pénale (Crim. 31 mars 1877, D.P. 78. 1. 236-237).

Jugé toutefois par le Conseil d'Etat, dans un ordre d'idées différent, qu'un Préfet n'excède pas ses pouvoirs en réglant l'emplacement réservé dans la cour d'une gare, à chacune des catégories de voitures qui desservent cette gare, pourvu qu'il ne statue pas dans un intérêt autre que dans un intérêt de police et de service public. **Il peut même, à cette condition, assigner un emplacement spécial à celle des voitures de place qui dépendent d'un service créé par la Compagnie concessionnaire avec un engagement de desservir tous les trains** (Cons. d'Et. 20 mars 1885, D.P. 86. 3. 117).

D. — CIRCULATION DES ANIMAUX ET NOTAMMENT DES CHIENS

La loi municipale du 5 avril 1884 (art. 97, 8°) confère au Maire « *le soin d'obvier ou de remédier aux événements* » « *fâcheux qui pourraient être occasionnés par la divagation* » « *des animaux malfaisants ou féroces* ».

Cette disposition permet au Maire de réglementer et, au besoin, d'interdire la circulation en liberté, non seulement des animaux malfaisants ou féroces, mais encore des animaux domestiques, lorsqu'ils pourraient occasionner quelque danger, par exemple au cas de risques de rage des chiens, chats, etc...

La loi du 21 juin 1898 (art. 16) stipule d'autre part que « *les Maires prennent toutes les mesures propres à empêcher* » « *la divagation des chiens; ils peuvent ordonner que les* » « *chiens seront tenus en laisse ou muselés (1). Ils pres-* » « *crivent que les chiens errants et tous ceux qui seraient* » « *trouvés sur la voie publique ou dans les champs non munis* » « *d'un collier portant le nom et le domicile de leur maître (2)* » « *seront conduits à la fourrière et abattus après un délai* » « *de quarante-huit heures s'ils n'ont pas été réclamés et si* » « *le propriétaire reste inconnu.*

« *Le délai est porté à huit jours francs pour les chiens* » « *avec collier ou portant la marque de leur maître* » (3).

Enfin un Règlement d'Administration publique du 6 octobre 1904 spécifie que : « *Tout chien circulant sur la voie* » « *publique, en liberté ou même tenu en laisse, doit être* » « *muni d'un collier portant, gravé sur une plaque de métal,* » « *les noms et demeure de son propriétaire.*

« *Sont exceptés de cette prescription les chiens courants* » « *portant la marque de leur maître* » (art. 9).

« *Les chiens destinés à être abattus, conformément à l'article 16 de la Loi du 21 juin 1898, peuvent être livrés à* » « *des établissements publics d'enseignement ou de recher-* » « *ches scientifiques* » (art. 10).

Les dispositions précitées de la Loi du 21 juin 1898 (art. 16) n'ont pas pour effet de limiter les pouvoirs géné-

raux accordés aux Maires par la Loi du 5 avril 1884 (art. 97) en vue d'assurer le maintien du bon ordre, de la sécurité et de la salubrité publiques, attendu que ces pouvoirs se trouvent rappelés par l'article premier de la Loi du 21 juin 1898 (4). Aussi elles ne s'opposent pas à ce que le Maire édicte, *en cas de danger public*, les mesures exceptionnelles justifiées par les circonstances (Cons. d'Etat 21 fév. 1919, D.P. 21. 3. 29; 19 mars 1920, D.P. Chr. p. 2) (5).

Par suite, lorsque la multiplicité des accidents dûs à la divagation d'un *chien atteint d'hydrophobie* est de nature à rendre momentanément suspect tous les chiens de la commune, le Maire n'excède pas ses pouvoirs en interdisant, pendant un délai approprié, toute circulation de ces animaux sur la voie publique (Cons. d'Etat 21 février 1919, précité) (6).

Un arrêté municipal pourrait même valablement prescrire le *musellement non seulement des chiens*, mais encore des *bêtes de somme*, telles que *mulets et ânes* si la mesure a pour objet de prévenir le *trouble du repos des habitants* (Crim. 28 janv. 1859, Paris).

Dans un intérêt de salubrité et de propreté de la voie publique, un Maire a encore le droit d'interdire la *divagation des oies, canards et autres volailles* dans les rues et promenades publiques (Crim. 18 mai 1844).

Les mêmes pouvoirs appartiennent au Préfet pour l'ensemble ou pour plusieurs communes de son département. Il n'a toutefois pas la faculté de les exercer pour une seule commune si ce n'est après une mise en demeure au Maire restée sans résultat (Infra p. 527 et s.).

NOTA

(1) Les deux mesures : **tenue en laisse** ou **musellement**, ne sont pas concomitantes (Cons. d'Et. 19 mars 1920, D.P. Chr. p. 2).

C'est donc l'une ou l'autre, **et non les deux ensemble**, que les Maires ont la possibilité de prescrire, sauf au cas d'épidémie de rage (Voir toutefois nota 6 page suivante).

(2) Le Maire peut, pour faciliter la surveillance des chiens et empêcher leur divagation ainsi que la propagation de la rage, prendre un arrêté aux termes duquel ces animaux, lorsqu'ils circulent sur la voie publique, même muselés et tenus en laisse, doivent, indépendamment du collier réglementaire, avoir, sus-

pendue ou attachée à ce collier, une **médaille** sur laquelle seront inscrits un **numéro d'ordre** et le **millésime de l'année** (Crim. 24 av. 1913, D.P. Chr. p. 45).

(3) Jugé cependant que si le Préfet peut valablement prescrire que les chiens non accompagnés trouvés errants sur la voie publique, et porteurs ou non de la muselière, seront **saisis et envoyés à la fourrière**, il excède ses pouvoirs en s'abstenant d'indiquer dans quel délai il pourra être procédé à l'abatage, et en autorisant ainsi une **mise à mort sans condition** (Cons. d'Et. 19 mars 1920 précité).

Il semble pourtant que dans la circonstance les dispositions de l'arrêté se complétaient d'elles-mêmes par celles de la Loi du 21 juin 1898 (art. 16). Il ne paraissait donc pas indispensable, pour la validité de l'arrêté, de les rappeler bien que ce rappel eut été dans l'espèce, très désirable.

(4) Voir nota 5 ci-après.

(5) Dans cet ordre d'idées, nous rappellerons les paroles du Rapporteur de la Loi de 1898 à la Chambre des Députés : « L'article 97 de la Loi du 5 avril 1884 confie **sans limitation** aux « Maires le soin d'assurer le bon ordre, la surêté et la salubrité « publiques. Nous avons pensé que l'article premier de ce titre « devait rappeler, avant toutes obligations plus spéciales aux « Municipalités rurales, celles qui incombent à tous les Maires. « L'article premier, qui n'est que la reproduction de la loi « municipale, domine en quelque sorte **tout le titre**; il en est « le **frontispice** ».

(6) Jugé qu'en présence de la multiplication des cas de rage constatés à Paris, le Préfet de Police avait pu valablement prescrire que les chiens circulant sur la voie publique seront à la fois tenus en laisse et muselés, bien que la concomitance de ces deux obligations ne seraient pas prévues par les dispositions de l'article 16 de la Loi du 21 juin 1898; ces mesures exceptionnelles ayant, par leur objet, un **caractère provisoire** et d'autre part le Préfet de Police ne pouvant savoir pendant combien de temps elles seront nécessaires, son arrêté n'est pas entaché d'illégalité, du fait qu'il n'a pas limité la durée de leur application (Cons. d'Etat 19 mars 1920 précité).

« La rage, lorsqu'elle est constatée chez les animaux de « quelque espèce qu'ils soient, entraîne l'abatage qui ne peut « être différé sous aucun prétexte.

« Les chiens et les chats suspects de rage doivent être immé- « diatement abattus. Le propriétaire de l'animal suspect est « tenu, même en l'absence d'un ordre des agents de l'Adminis- « tration, de pourvoir à l'accomplissement de cette pres- « cription. » (L. 21 juin 1898, article 38 complété par Règlement d'Administration publique, 6 octobre 1904, art. 11 et s.)

E. — CAS DIVERS

Publicité sonore par automobile

En principe, interdite. *Circ. Int. Sûr. gén.* 9 oct. 1929 :
 « ...l'emploi d'appareils sonores dans un service de publicité
 « aurait le double inconvénient de troubler la tranquillité
 « publique, et, d'autre part, de multiplier les accidents en
 « empêchant les usagers de la route d'entendre les sons
 « d'intensité modérée émis par les avertisseurs des véhicu-
 « les de toute nature, et, en particulier, des automobiles et
 « des bicyclettes dans la traversée des agglomérations. »

Hauts-Parleurs sur la voie publique. — Ibid.

Même circulaire : «...Je vous laisse le soin d'apprécier dans quelle mesure et à quelles conditions pourraient être olérées, suivant les circonstances locales, les *émissions par haut-parleurs, mêmes fixes*, sur la voie publique, qui peuvent provoquer des attroupements susceptibles d'entraver la circulation. »

Vitesse des automobiles au droit des chantiers. — Au maximum 20 kilomètres à l'heure (*Circ. T.P.* 24 mars 1930).

Circulation aux passages à niveau. — La sécurité de la circulation aux passages à niveau n'est pas du ressort de la police municipale (*Cons. d'Et.* 13 mars 1914, *Chr.* 1914 p. 35). Elle rentre dans les attributions du *Ministre des Travaux Publics* (*Déc.* 11 nov. 1917, art. 13. Voir les développements *supra* p. 260 et s.).

Circulation sur les pistes spéciales (pour mémoire), *supra* p. 272.

Sens unique (pour mémoire, *supra* p. 532).

Passage pour piétons, *Ord. Pol.* 1^{er} mars 1928, art. 3 (pour mémoire), *supra* p. 460.

Desserte des propriétés riveraines (pour mémoire), *supra* pages 267, nota 2; 534, nota 2; et 552, nota 11.

Voitures encombrantes (pour mémoire), supra p. 535, nota 5.

Poids lourds (pour mémoire), supra p. 535, nota 6; 539, nota 9.

Remorques (pour mémoire), supra p. 390, 535, nota 5.

Pare-boue (pour mémoire), supra p. 535, nota 3.

Système amortisseur (pour mémoire), supra p. 535, nota 3.

Voitures agricoles et instruments aratoires (pour mémoire), supra pages 533, nota 1; 537, nota 9.

Voitures attelées de chiens (pour mémoire), supra p. 534, nota 1.

Voitures publiques (pour mémoire), supra p. 405 et s.

Transport de bois en grumes (pour mémoire), supra p. 236.

Transport des fumiers, gadoues et immondices (pour mémoire), supra p. 533, nota 1.

Essais de châssis automobiles (pour mémoire), supra pages 508, 538, nota 10.

Manifestations, déploiement de drapeaux, bannières, oriflammes, insignes aux couleurs nationales, sonneries diverses, batteries de tambour, etc... (pour mémoire), supra pages 515, 536, nota 7.

Défilé de Sociétés, Associations, etc... (pour mémoire), supra (id.), pages 538, nota 10, 539, nota 11:

Quêtes sur la voie publique (pour mémoire), supra p. 537, nota 9.

Processions, port de costumes ecclésiastiques, etc... (pour mémoire), supra pages 537, nota 8; 538, nota 10.

Publications des arrêtés préfectoraux et municipaux (pour mémoire), infra p. suivante.

Tir sur les routes (pour mémoire), supra p. 515.

Etc..., etc...

§ IV. — VALIDITE DES ARRETES PREFECTORAUX OU MUNICIPAUX ET SANCTIONS (1).

PRINCIPES

Si le Législateur a reconnu des pouvoirs de police étendus aux Préfets et Maires, il a toutefois subordonné la validité de leurs actes à des *réerves formelles*.

Ainsi le Code Pénal (art. 471, 15°) prévoit l'application d'une peine seulement envers « *ceux qui auront contrevenu aux règlements légalement faits par l'autorité administrative et ceux qui ne se seront pas conformés aux règlements et arrêtés publiés par l'autorité municipale en vertu des articles 3 et 4, titre II, de la Loi des 16-24 août 1790* » (art. 94 et suiv. de la Loi du 5 avril 1884, modifié par le Décret Loi du 5 nov. 1926, art. 47).

D'autre part, la Loi du 5 avril 1884 stipule que « *les arrêtés du Maire ne sont obligatoires qu'après avoir été portés à la connaissance des intéressés, par voie de publications et d'affiches, toutes les fois qu'ils contiennent des dispositions générales (2), et, dans tous les autres cas, par voie de notification individuelle.*

« *La publication est constatée par une déclaration certifiée par le Maire.*

« *La notification est établie par le récépissé de la partie intéressée où, à son défaut, par l'original de la notification conservé dans les archives de la Mairie.*

« *Les arrêtés, actes de publication et de notification sont inscrits à leur date sur le registre de la Mairie* (art. 96) (3).

« *Ceux de ces arrêtés qui portent règlement permanent ne sont exécutoires qu'un mois après la remise de l'ampliation constatée par les récépissés délivrés par le Préfet ou le Sous-Préfet* (4).

« *Néanmoins, en cas d'urgence, le Sous-Préfet ou le Préfet peut en autoriser l'exécution immédiate* » (art. 95) (5).

Dans le même ordre d'idées, les *arrêtés des Préfets* ne deviennent obligatoires qu'après avoir été publiés s'ils contiennent des dispositions générales, ou notifiés aux parties

intéressées dans les autres cas (Circ. Int. 19 déc. 1846, D.P. 47. 3. 23; Crim. 12 av. 1861, D.P. 61. 5. 411; 21 déc. 1901, D.P. 1903. 1. 588; 18 mars 1910; 25 nov. 1910, etc...) (6).

Toutefois aucun texte légal ne précise, pour les arrêtés préfectoraux, comme pour les arrêtés des Maires, dans *quelles conditions* sera valablement constaté que la publication ou la notification individuelle aura été régulièrement faite.

C'est là une *question de fait*, dont la solution dépend des circonstances (Rouen, 6 fév. 1894, D.P. 95. 2. 245; Rêq. 28 fév. 1898, D.P. 98. 1. 484; Crim. 4 août 1899, D.P. 1901 1. 374; etc...).

Le juge de police saisi d'une contravention à un arrêté de Préfet ou Maire, a donc le *devoir*, avant de prononcer une sanction, *d'examiner la légalité de cet arrêté*, ainsi que de *vérifier si les formes prescrites pour l'édicter et le rendre obligatoire ont été strictement observées* (Crim. 28 mars 1925, D.H. 1925. 331).

Il doit notamment rechercher si les dispositions dudit arrêté rentraient dans les attributions de l'autorité qui les a établies et concernaient les intérêts placés sous la surveillance de cette autorité (Crim. 9 juin 1832, 21 fév. 1919, D.P. 1922, 5. 5; Trib. simp. pol. Granville 4 août 1925, Rev. com. mars 1926, etc...) (7); si elles ne sont pas contraires à une Loi ou à un Règlement d'une autorité supérieure (Cons. d'Et. 2 avril 1924, D.H. 418), si elles n'ont pas pour *motif déterminant* (8) l'intérêt financier d'une Collectivité administrative où un intérêt privé quelconque (*supra* p. 533, etc... (9).

Mais il n'appartient pas au juge de police, en vertu du principe de la séparation des pouvoirs, d'apprécier *l'opportunité, l'efficacité ou les difficultés d'application d'un acte administratif* (Crim. 4 mai 1923, Rev. com. mars 1924; 31 oct. 1925, D.H. 1926. 8; 11 mars 1927, D.H. 1927. 207; Crim. 2 mars 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929, 1. 75, etc...) (10), ni *la légalité du titre* de l'autorité administrative de qui émane le règlement rentrait dans sa compétence (Crim. 9 juin 1832, précité), ni de prononcer la relaxe du contrevenant sous prétexte que le fonctionnaire administratif, auteur de l'arrêté, ne pouvait pas exercer ses fonctions au

moment où l'arrêté est intervenu (Crim. 21 fév. 1919, D.P. 1922. 5. 5).

De même, le juge de police ne peut pas refuser d'appliquer un arrêté préfectoral ou municipal sous prétexte que le prévenu excipe d'une *préendue autorisation* ou invoque sa bonne foi, de telles excuses n'étant pas valables en matière de contravention de police (Crim. 16 fév. 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929, 1. 63). (Voir la jurisprudence *infra* p. 584.)

Tout arrêté municipal ou préfectoral *légalement pris et régulièrement publié*, est par cela même *obligatoire* (Crim. 27 fév. 1914, D.P. 1916. 1. 219).

Il oblige aussi bien les personnes étrangères à la Commune que celles qui y habitent (Crim. 11 mars 1927, D.H. 207).

En tout état de cause, une contravention ne saurait être excusée pour le motif que son auteur n'a pas eu connaissance de l'arrêté municipal ou préfectoral ou qu'il se serait engagé à s'y conformer dans un certain délai (Crim. 27 fév. 1914, D.P. 1916. 1. 219).

SANCTIONS

Quatre cas sont à considérer pour l'application des peines :

1° Les prescriptions violées du règlement préfectoral ou municipal constituent en fait le *rappel de dispositions déjà édictées* par une Loi, un Décret, un Arrêté ministériel ou encore, pour les arrêtés municipaux, par un arrêté préfectoral.

Dans ce cas, c'est la sanction prévue pour la violation de la Loi, du Décret, de l'arrêté ministériel ou de l'arrêté préfectoral qu'il convient d'appliquer.

2° Les prescriptions violées ont été établies *en vertu d'une délégation spéciale de l'autorité supérieure*. S'en référer à la Loi ou au Règlement en vertu duquel les dites prescriptions sont intervenues. Exemple : Code de la route, art. 15 et 16.

3° Les prescriptions violées rentrent dans la catégorie des « *règlements* » dont les infractions sont punies par une Loi particulière ou le Code pénal : appliquer la peine prévue par la Loi particulière ou le Code pénal : Exemples : Code pénal,

art. 471, 5° (violation des règlements ou arrêtés concernant la petite voirie); art. 475, 4° (violation des règlements contre le chargement, la rapidité ou la mauvaise direction des voitures), supra p. 245.

4° *Dans tous les autres cas* les contrevenants seront passibles des peines prévues par les articles 471, 15°, et 474 du Code pénal, savoir : une amende de un franc jusqu'à cinq francs inclusivement en principal et, en cas de récidive, un emprisonnement pendant trois jours au plus.

Remarque : Si les dispositions d'un arrêté ont pour objet essentiel la sauvegarde des intérêts privés d'une collectivité administrative, cet arrêté ne constitue pas un règlement de police et *ne comporte, par conséquent, aucune sanction pénale* (Crim. 9 déc. 1911, D.P. 1913. 1. 303; 24 janv. 1924; 11 juil. 1928, etc...). Voir toutefois supra p. 552, nota 12.

NOTA

(1) Renseignements généraux (poursuite et répression des infractions), infra p. 569 et s.

(2) Sur les principes se reporter à Crim. 26 fév. 1847, infra nota 6 ci-après.

Jugé que les dispositions de l'art. 96 de la Loi du 5 avril 1884 doivent être entendues en ce sens que **l'affichage est nécessaire mais suffisant** pour assurer aux arrêtés la publicité voulue par la Loi. L'affichage est nécessaire, tout autre mode de publication, tel que le **son de caisse ou de trompe**, serait **inopérant**. L'affichage est suffisant; il n'est pas indispensable d'y ajouter un mode de publication quelconque (Crim. 10 août 1916, D.P. 1916. 1. 281).

L'arrêt précité met fin à une controverse des Tribunaux dont certains, s'en tenant à la lettre de la Loi, estimaient que la conjonction « **et** » exigeait l'affichage et un autre mode de publication (Crim. 20 nov. 1890; 31 déc. 1903; 4 fév. 1904; 1^{er} déc. 1910; 19 déc. 1913; etc...), alors que d'autres, substituant la conjonction « **ou** » à « **et** », décidaient qu'un mode de publication satisfaisait aux prescriptions de la Loi si, en fait, il pouvait être considéré comme ayant mis le citoyen en mesure d'avoir connaissance de l'arrêté (Crim. 21 déc. 1901; 27 juin 1913; 2 janv. 1914, etc...).

L'insertion dans un journal ne constitue pas la publication exigée par l'art. 96 de la Loi du 5 avril 1884, et la connaissance que le contrevenant aurait pu avoir de l'arrêté ne remplace pas cette publication (Crim. 2 janv. 1914, D.P. Chr. p. 8).

Un arrêté Municipal, porté à la connaissance des citoyens par voie d'affiches, et au son du tambour, est légalement publié et **oblige aussi bien les personnes étrangères à la Commune que celles qui y habitent** (Crim. 11 mars 1927, D.H. 207).

En ce qui concerne plus spécialement les arrêtés préfectoraux, voir infra nota 6 ci-après.

Voir d'autre part nos développements sur la question de la publicité des arrêtés préfectoraux ou municipaux, supra p. 386, nota 3.

(3) **L'inscription à leur date des arrêtés, actes de publication et de notification sur le registre de la Mairie** est indispensable pour l'application des dispositions de l'article 58 de la Loi du 5 avril 1884, qui donne le droit à tout habitant ou contribuable de la Commune d'obtenir communication sans déplacement, de prendre copie totale ou partielle des arrêtés municipaux ainsi que de les publier sous sa responsabilité.

C'est pourquoi certains auteurs (Morgand par exemple) ont estimé que cette formalité devait être remplie à **peine de nullité** des arrêtés.

(4) L'art. 95 de la Loi du 5 avril 1884 n'impose pas aux Maires l'obligation de rendre publique la **remise de l'ampliation et la date de cette remise**. Il y a **présomption** que le Maire s'est conformé aux prescriptions de l'art. 95 et cette présomption ne peut cesser que là où, sur la demande des parties intéressées ou du juge requis de punir la violation d'un arrêté permanent, la justification de la remise et la date de la remise de l'ampliation à l'autorité administrative supérieure a été refusée (Crim. 28 déc. 1912, D.P. 1913 Chr. p. 7.; 17 déc. 1925, Rev. com. fév. 1926).

(5) Les arrêtés portant règlement permanent n'étant exécutoires, sauf le cas d'urgence, **qu'un mois après la remise de l'ampliation** constatée par le Sous-Préfet ou le Préfet, il ne peut y avoir, avant l'expiration de ce délai, infraction aux dispositions prohibitives d'un arrêté permanent, alors même que l'arrêté porterait dans son texte que l'interdiction doit avoir effet « à partir de ce jour », **dès l'instant que le Maire n'a pas recouru aux formalités permettant d'autoriser en cas d'urgence l'exécution immédiate des arrêtés** (Crim. 23 janv. 1913, D.P. 1913. Chr. p. 12).

(6) Ainsi décidé, suivant les principes du droit public, par un arrêt de la Cour de Cassation (Crim.) du 26 fév. 1847, que « les règlements généraux de police qui sont légalement faits » par les Préfets ou par les Maires, ne deviennent obligatoires « pour les citoyens que dès l'instant où leur publicité les a mis » en demeure de s'y conformer, qu'on ne peut donc être puni « pour y avoir contrevenu, tant qu'ils n'ont pas été publiés ou » affichés dans les formes accoutumées ».

La publication faite dans les formes accoutumées ne peut être remplacée **ni par la connaissance personnelle** que le prévenu aurait eue du Règlement (Crim. 8 fév. 1908, D.P. 1908. 1. 144; 2 janv. 1914, D.P. Chr. p. 8), **ni par l'insertion du règlement au Recueil des actes administratifs de la Préfecture**, simple mesure destinée à éclairer les fonctionnaires auxquels le recueil est adressé (Crim. 12 avril 1861, D.P. 61. 5. 411; 25 mars 1904, D.P. 1905. 1. 194, etc...), **ni par l'insertion dans un journal** (Crim. 2 janv. 1914, D.P. Chr. p. 8), ni d'une manière générale par un mode de publication qui n'aurait pas pour

effet de porter à la connaissance des habitants le texte même du règlement (Crim. 25 nov. 1910, Bull. crim. N° 583).

L'insertion dans le Règlement d'une injonction adressée par le Préfet au Maire de le publier, fait présumer l'accomplissement de cette formalité (Crim. 31 mai 1877, Bull. crim. N° 128); il en est notamment ainsi lorsque le règlement a été inséré au **Recueil des actes administratifs** (Crim. 12 avril 1861 précité, D.P. 61. 5, 411). Cette présomption est susceptible de la preuve contraire; les **juges de fait** jouissent, sur le point de savoir si la preuve de la publication a été faite, d'un **pouvoir souverain d'appréciation** (Crim. 5 mars 1861, précité; 5 mars 1870, D.P. 70. 1. 188).

En tout état de cause, lorsque le fait de la publication est dénié par le prévenu, la preuve est à la charge du Ministère Public (Crim. 26 juin 1857, D.P. 57. 1. 375).

En ce qui concerne plus spécialement les arrêtés municipaux, voir nota 2, supra p. 565.

(7) Ainsi doit être déclarée **nulle de plein droit** la délibération par laquelle un Conseil Municipal « **charge** » le Maire d'interdire désormais toutes manifestations. En ne se bornant pas à émettre un vœu ou à donner un avis, mais en adressant une **injonction au Maire** dans une matière de police municipale, le Conseil est sorti de ses attributions (Cons. d'Et. 28 juin 1912, D.P. 1915. 3. 16; 9 juil. 1924, D.H. 544).

(8) Rappelons que le principe de la séparation des pouvoirs s'oppose à ce que les Tribunaux de l'ordre judiciaire recherchent les **motifs secrets** qui ont pu guider l'autorité administrative dans ses actes.

C'est seulement lorsque les **motifs déterminants** de l'action de l'autorité administrative sont **avoués ou résultent de la lecture des textes portés à la connaissance des juges**, que ceux-ci peuvent, s'il y a en fait détournement de pouvoir, refuser d'appliquer une peine.

Ainsi dans l'arrêt du 26 janvier 1924 (Michelin, supra p. 538, nota 10), la Cour de Cassation s'est appuyée, pour renvoyer les contrevenants des fins des poursuites, sur les termes de l'art. 3 de l'arrêt du 15 janvier 1923 qui contenaient l'**aveu implicite** que la réglementation édictée avait en vue les intérêts financiers de l'Etat et du Département.

(9) Pour la même raison, ce droit n'est pas reconnu aux Communes d'agir devant les Tribunaux en réparation du dommage qu'elles prétendent avoir éprouvé dans leurs intérêts privés par suite des contraventions aux règlements de police (Crim. 26 fév. 1910, D.P. 1913. 1. 126).

(10) Ainsi décidé qu'il n'appartient pas au juge de police d'apprécier l'application que le Maire a faite d'un arrêté ne contenant aucune interdiction arbitraire, en accordant ou en refusant une autorisation, conformément aux dispositions de cet arrêté, **l'usage même abusif ou vexatoire d'un arrêté ne donnant pas le droit aux parties lésées de l'enfreindre, mais seulement celui de se pourvoir devant l'autorité compétente pour excès de pouvoir** (Crim. 9 janv. 1914, D.P. 1916. 1. 184).

Doit être annulé le jugement de police qui, tout en reconnaissant la légalité d'un arrêté municipal, décide que certaines de ses dispositions sont nulles et sans portée à raison des **difficultés** que peut soulever l'application des dites prescriptions (Crim. 2 mars 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929, p. 75).

III

Poursuite et répression des infractions

III. — Poursuite et répression des infractions

SOMMAIRE

	Pages
<i>Agents verbalisateurs</i>	573
<i>Devoir essentiel des agents verbalisateurs</i>	575
<i>Police spéciale de la route</i>	576
<i>Contraventions au « vol »</i>	577
<i>Infractions commises par les étrangers</i>	578
<i>Perception immédiate de l'amende</i>	579
<i>Forme des procès-verbaux</i>	580
<i>Force probante des procès-verbaux</i>	582
<i>Peines applicables aux contrevenants. — Excuse légale de la force majeure</i>	584
<i>Retrait d'une plainte ou pacte de non dénonciation</i> ..	588
<i>Peines spéciales. — Contraventions simultanées. — Cumul des peines. — Récidive</i>	589
<i>Responsabilité des propriétaires de voitures pour leurs préposés</i>	592
<i>Tribunaux compétents</i>	593
<i>Règles particulières</i>	593
<i>Appel et pourvoi en Cassation</i>	595
<i>Prescription</i>	596

III. — Poursuite et répression des infractions

AGENTS VERBALISATEURS

Seuls les agents, commissionnés et assermentés, limitativement énumérés par la Loi ou les Règlements ayant la valeur de textes législatifs, peuvent relever les infractions.

Ce sont:

1° *Pour les infractions à la Loi du 29 floréal an X (art. 1) ou aux Anciens Règlements maintenus en vigueur par la Loi du 19-22 juillet 1791;*

a) Les Maires ou adjoints, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, leurs conducteurs, les agents de la navigation, les Commissaires de police et la gendarmerie (L. 29 floréal an X, art. 2);

b) les préposés aux droits réunis (Contributions indirectes) et aux octrois (Déc. 18 août 1810, art. 1);

c) les cantonniers et autres agents appelés à la surveillance des routes (Déc. 16 déc. 1811, art. 112);

d) les piqueurs des Ponts et Chaussées, et les cantonniers-chefs (L. 23 mars 1842, art. 2);

e) les garde-champêtres (Déc. 16 déc. 1811, art. 112, et 28 déc. 1926, art. 2).

2° *Pour les infractions à la Loi du 30 mai 1851:*

Les conducteurs, les agents-voyers, les cantonniers-chefs et autres employés du Service des Ponts et Chaussées ou des chemins vicinaux de grande communication, commissionnés à cet effet, les gendarmes, les garde-champêtres, les employés des contributions indirectes, agents forestiers ou des

douanes, et employés des poids et mesures ayant le droit de verbaliser, et les employés des octrois ayant le même droit (L. 30 mai 1851, art. 15; Déc. 28 déc. 1926, art. 2).

Peuvent également constater les contraventions et délits prévus par la Loi du 30 mai 1851, les maires et adjoints, les commissaires et agents assermentés de police, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, les officiers et sous-officiers de gendarmerie, et toute personne commissionnée par l'autorité départementale pour la surveillance de l'entretien des voies de communication (L. 30 mai 1851, art. 15; Déc. 28 déc. 1926, art. 2.)

Les dommages causés à la route ou à ses dépendances par la faute, la négligence ou l'imprudence du conducteur (L. 30 mai 1851, art. 9) sont constatés, pour les routes nationales et départementales, par les Ingénieurs, conducteurs et autres employés des Ponts et Chaussées commissionnés à cet effet, et pour les chemins vicinaux de grande communication, par les Agents-Voyers. Les autres fonctionnaires et agents ci-dessus énumérés disposent du même pouvoir seulement lorsque la dégradation est commise en leur présence (L. 30 mai 1851, art. 15, Déc. 28 déc. 1926, art. 2.)

3° Pour les anticipations sur le sol d'un chemin vicinal ou de ses dépendances:

Les Maires, adjoints, commissaires de police, agents voyers, cantonniers chefs du service vicinal et les garde-champêtres (art. 311 de l'Inst. Gle du 6 déc. 1870 établie en exécution de l'art. 21 de la Loi du 21 mai 1836; Déc. L. 28 déc. 1926, art. 2).

4° Dans tous les autres cas :

a) pour les infractions au règlement préfectoral sur les chemins vicinaux;

Les mêmes agents qu'au § 3 ci-devant et ceux énumérés au § b ci-après (art. 311 et 312 de l'Inst. Gle précitée).

b) pour toutes les autres catégories d'infractions;

Les commissaires de police ou, à défaut, les Maires ou adjoints (C. I. C. art. 9 et 11), la gendarmerie (C. I. C. art. 9; Déc. 30 mai 1903, section II, art. 193 et s.), ainsi que les cantonniers chefs du service vicinal sur les chemins vicinaux

et les garde-champêtres sur les voies de toutes catégories aussi bien dans l'intérieur qu'en dehors des agglomérations (Déc. L. 28 déc. 1926, art. 2).

DEVOIR ESSENTIEL DES AGENTS VERBALISATEURS.

Les instructions ministérielles ont maintes fois rappelé aux Agents verbalisateurs, et notamment aux militaires de la gendarmerie qu'ils doivent s'employer à prévenir les délits ou contraventions plutôt que chercher à dresser des procès-verbaux.

Ainsi un gendarme qui ne voit que le côté répressif de sa fonction, qui laisse un automobiliste continuer sa route, sans avoir fait le moindre effort pour l'avertir du délit ou de la contravention qu'il est sur le point de commettre, ne fait pas son devoir (Circ. Guerre 16 nov. 1922; Circ. Int.-Sur. Gle 5 janv. 1923).

POLICE SPECIALE DE LA ROUTE

Dans l'esprit ci-dessus, un décret du 6 déc. 1928 (*J. O.* 12 déc.) pris en exécution du Déc. Loi du 28 déc. 1926 (*J. O.* 30 déc.) et du Règl. d'ad. pub. du 30 sept. 1928 (*J. O.* 19 oct.) a institué une « *police spéciale de la route* ».

La « *police spéciale de la route* » a surtout un rôle *préventif, éducateur et protecteur*.

Elle doit faire l'éducation des usagers de la route, les renseigner et leur porter secours le cas échéant, réprimer plus spécialement les infractions au Code de la route qui menacent la sécurité publique et notamment celles relatives à l'éclairage, aux croisements et dépassements, à la circulation dans les bifurcations et les croisées de chemins, aux ralentissements, etc.

Il est notamment recommandé aux agents de cette police de ne pas chercher à relever les infractions en nombre plus ou moins grand. *Ils doivent, toutes les fois qu'ils le peuvent, pour les infractions sans gravité et involontairement commises, user des avertissements* (Circ. Guerre Gendarmerie, 19 mai 1928.)

Font partie de la police spéciale de la route *les militaires de la gendarmerie* désignés par la Direction de cette arme pour assurer la surveillance spéciale des grands parcours et le contrôle supérieur du service (Déc. 5 déc. 1928, art. 1).

Les gendarmes ainsi désignés portent un *signe distinctif* constitué par un brassard de couleur bleu gendarme sur lequel est brodé en argent l'insigne réglementaire des conducteurs d'automobiles de l'armée. (Même Déc. art. 2.)

CONTRAVENTIONS AU « VOL »

Se dit des infractions relevées contre les conducteurs qui n'ont pu être interpellés à cause de leur allure excessive ou parce qu'ils ont refusé de s'arrêter (1).

Avant de dresser contravention, les agents verbalisateurs doivent avertir les conducteurs en faute soit par un geste de la main, soit par un ou plusieurs coups de sifflet (2), *et ne constater une infraction au « vol » que lorsqu'ils ne peuvent les contraindre à s'arrêter* (Circ. Int. Sur. Gle 5 janv. 1923; Circ. Guerre. Gend. 16 nov. 1922 et 19 mai 1928.)

NOTA

(1) Le **refus d'obéir** aux injonctions des agents verbalisateurs constitue un délit justifiant l'application des peines prévues par la Loi du 30 mai 1851, art. 10 et 12; le Code pénal art. 222 et s. (infra p. 590), et éventuellement par la Loi du 17 juillet 1908 (délict de fuite, supra p. 489).

(2) Le **sifflet** employé doit être du modèle dit « **à roulette** », en métal et pouvoir émettre un son puissant, perceptible en toutes circonstances (Circ. Guerre Gend. 16 nov. 1922; circ. Int. Sur. gén. 5 janv. 1923).

INFRACTIONS COMMISES PAR LES ETRANGERS

Si un contrevenant se trouve hors d'état de justifier d'un domicile sur le Territoire français, il peut être astreint à *fournir caution ou à verser une somme déterminée en garantie du recouvrement éventuel des sanctions pécuniaires qu'il a encourues.*

Au cas d'impossibilité ou de refus par lui de fournir cette garantie, l'objet ayant servi à commettre l'infraction pourra être *séquestrée* (Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 7.) (1)

NOTA

(1) Plus spécialement en ce qui concerne les infractions à la Loi du 31 mai 1851, l'article 20 de cette Loi stipule :

« Toutes les fois que le contrevenant n'est pas domicilié en France, la voiture est provisoirement retenue, et le procès-verbal est immédiatement porté à la connaissance du Maire de la Commune où il a été dressé, ou de la commune la plus proche sur la route que suit le prévenu.

« Le Maire arbitre provisoirement le montant de l'amende, et, s'il y a lieu, des frais de réparation, et il en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

« A défaut de consignation ou de caution, la voiture est retenue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résultent sont à la charge du propriétaire.

« Le contrevenant est tenu d'élire domicile dans le département du lieu où la contravention a été constatée; à défaut d'élection de domicile, toute notification lui sera valablement faite au secrétariat de la Commune dont le Maire aura arbitré l'amende ou les frais de réparations. »

La procédure ci-dessus est notamment applicable au cas de défaut de plaque sur une voiture dont le propriétaire n'est pas connu, de fausses indications sur ladite plaque ou de fausses déclarations des nom et domicile du conducteur ou du propriétaire de la voiture (même Loi, art. 21, supra p. 226).

PERCEPTION IMMEDIATE DE L'AMENDE

Les contrevenants ont la faculté d'effectuer immédiatement le paiement de l'amende entre les mains de l'Agent-verbalisateur lorsque celui-ci est pourvu à cet effet d'un carnet spécial de quittances à souches (1).

Le versement arrête toutes poursuites, *sauf toutefois si l'infraction constatée expose le contrevenant à une sanction autre que pécuniaire, soit à la réparation de dommages causés aux personnes ou aux biens, soit aux peines qui s'attachent à la récidive dans les conditions prévues par les articles 474, 478, 482 et 483 C.P.* (Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 7. Déc. 30 sept. 1928, art. 4.)

Dans ce cas un procès-verbal doit être dressé et déféré aux tribunaux compétents dans les formes habituelles (2).

NOTA

(1) **Seuls** jusqu'à présent les agents de la « **police spéciale de la route** », portant un brassard de couleur bleu gendarme sur lequel est brodé l'insigne réglementaire des conducteurs d'automobiles de l'armée (supra p. 576), peuvent procéder à l'encaissement immédiat de l'amende (Déc. 30 sept. 1928, art. 2).

Ces agents sont au nombre de **quarante** (Déc. 6 déc. 1928, J. O. 12 déc.).

La somme à verser **à titre d'amende** est fixée **forfaitairement**, y compris tous les éléments perçus au profit du Trésor en vertu des lois en vigueur, à l'exception des frais de justice, à :

75 francs pour les contraventions donnant lieu à une amende dont le principal varie de 1 à 5 francs;

100 francs pour les contraventions donnant lieu à une amende dont le principal varie de 6 à 10 francs;

150 francs pour les contraventions donnant lieu à une amende dont le principal est supérieur à 10 francs et **pour plusieurs contraventions simultanées**.

Le régime ci-dessus fait l'objet des Circ. guerre gend. 19 mai 1928 et Fin. Compt. pub. 23 avril 1929.

(2) Même, au cas de paiement immédiat de l'amende, l'agent verbalisateur rédige un procès-verbal qu'il doit faire signer par le contrevenant (Déc. 30 sept. 1928, art. 5). Le carnet à souches est établi de manière que l'un de ses feuillets puisse tenir lieu de procès-verbal (Modèle annexé à la Circ. Guerre Gend. 19 mai 1928 et Fin. Compt. pub. 23 av. 1929). Ce procès-verbal doit être transmis au Ministère public près le Tribunal de simple police du lieu de l'infraction (Même déc., art. 5).

FORME DES PROCÈS-VERBAUX

La Loi ne prévoit aucune forme obligatoire pour la rédaction des procès-verbaux (1).

Toutefois il est *essentiel que les faits incriminés y soient rapportés*, au regard des textes violés, *très clairement et avec toutes les précisions désirables* (2).

L'époque à laquelle l'infraction a été commise doit être indiquée très exactement ainsi que les *nom, prénoms et adresse* du contrevenant ou délinquant.

Il importe d'autre part que les agents-verbalisateurs y mentionnent leurs *constatations personnelles* et les *dires des témoins*.

D'une manière générale, il convient que les agents-verbalisateurs se pénètrent bien, lorsqu'ils rédigent un procès-verbal, que les renseignements fournis doivent permettre de conclure, *sans aucun doute possible, à la réalité de l'infraction* (3).

Les procès-verbaux sont ensuite *datés, signés, visés pour timbre, enregistrés en débet* (4) et adressés directement au Procureur de la République si l'infraction relève du Tribunal correctionnel, ou au fonctionnaire chargé des attributions du ministère public si l'infraction relève du Tribunal de simple police (5).

Toutes les fois qu'un procès-verbal dressé au sujet d'une contravention, ne contient pas la mention d'une *interpellation* adressée au prévenu, celui-ci doit être invité, avant toute poursuite, à fournir ses explications et moyens de défense (Circ. Garde des Sceaux 12 oct. 1909.) C'est donc seulement si cette formalité a été remplie qu'un procès-verbal peut être régulièrement déféré aux Tribunaux.

NOTA

(1) Un modèle de procès-verbal à l'usage spécial de la gendarmerie est annexé au Décret du 20 mai 1903 (modèle n° 16). Les agents de la « police spéciale de la route » doivent d'autre part établir leurs procès-verbaux dans la forme prévue par les circulaires précitées des 19 mai 1928 et 23 av. 1929.

(2) La rédaction des procès-verbaux doit être claire, précise

et offrir un exposé des faits dégagé de tout évènement ou de toute interprétation étrangère à leur but, qui est d'ailleurs **d'éclairer la justice sans l'influencer** (Règlement de la Gendarmerie. Déc. 20 mai 1903, art. 293).

(3) Les indications du procès-verbal doivent donner la certitude que la contravention reprochée a bien été commise.

Aussi est-il de jurisprudence constante **que lorsqu'un procès-verbal ne s'explique pas sur une circonstance essentielle de la contravention**, le juge peut, sans être tenu à recourir à la preuve contraire, renvoyer le prévenu des fins de la poursuite (Crim. 20 fév. 1862, D.P. 63. 5. 42; 7 mars 1862, D.P. 62. 5. 354, etc... C. Préf. Seine-et-Oise 29 nov. 1922, Rev. Com. juil. 1923).

(4) **Les procès-verbaux dressés en matière de voirie** ne sont plus, dans un aucun cas, assujettis à la formalité de l'affirmation (Déc. Loi 28 déc. 1926, art. 2). Ils doivent toutefois être enregistrés en débet dans les **trois jours de leur date** à peine de nullité (L. 30 mai 1851, art. 19; Déc. 20 mai 1903, art. 296).

(5) Déc. 20 mai 1903, art. 298. Exceptionnellement le Déc. Loi du 28 déc. 1926 (art. 5) prévoit que les procès-verbaux de contraventions à la **police de la conservation des voies publiques** seront transmis, suivant la catégorie à laquelle appartient la voie publique intéressée, soit à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, soit à l'Agent-Voyer chef de Service de la dite voie ou, à défaut, au Maire de la Commune pour le Territoire de laquelle l'infraction aura été commise ou à son représentant légal; les infractions seront poursuivies à la requête de ces agents.

Les fonctions du Ministère public devant le Tribunal de simple police seront remplies par le Chef de service de voirie intéressé ou l'agent désigné par lui, ou à défaut de service organisé, par l'une des personnes visées à l'art. 144 du Code d'Instruction criminelle modifié par la Loi du 31 déc. 1906.

FORCE PROBANTE DES PROCES-VERBAUX

Les procès-verbaux de contravention régulièrement dressés par les agents compétents *font foi jusqu'à preuve contraire* (1) (Loi du 30 mai 1851, art. 15; C. I. C., art. 154 et 189; Déc. 20 mai 1903, art. 299; L. 30 déc. 1903, art. 24, etc...).

Nul n'est admis, à peine de nullité, à faire preuve *par témoins* outre ou contre le contenu des procès-verbaux ou rapport des officiers de police ayant reçu de la Loi le pouvoir de constater les délits ou les contraventions jusqu'à inscription de faux.

Toutefois les procès-verbaux et rapports faits par des agents, préposés ou officiers auxquels la Loi n'a pas accordé le droit d'en être crus jusqu'à inscription de faux, pourront être débattus par des preuves contraires, soit écrites, soit testimoniales si le tribunal juge à propos de les admettre (art. 154, C. I. C.)

NOTA

(1) Jugé toutefois qu'un procès-verbal ne fait foi que des faits dont les rédacteurs ont eu une **connaissance personnelle**, et non de ceux qu'ils ont appris des déclarations et des dires des tiers (Crim. 5 av. 1895, D.P. 96. 1. 566; 19 déc. 1901, D.P. 1903, 1. 523; 8 janv. 1904, D.P. 1904, 1. 104; etc...).

Toutefois, dans ce dernier cas, le procès-verbal peut néanmoins servir de bases aux poursuites et motiver une condamnation si les énonciations sont confirmées par les autres documents de la cause (Cons. d'Etat 22 fév. 1911, D.P. 1913, 3. 30).

Lorsque les **gendarmes**, rédacteurs d'un procès-verbal, n'ont pas **personnellement** constaté les faits, **mais seulement rapporté les déclarations du plaignant et des témoins**, le jugement de simple police qui condamne un prévenu malgré ses dénégations, en se fondant uniquement sur ledit procès-verbal, sans faire aucunement résulter de l'instruction à l'audience et des débats la preuve de la culpabilité du prévenu, manque de base légale (Crim. 20 janv. 1893, D.P. 94, 1. 55; dans le même sens, 27 janv. 1893, D.P. 95. 1. 247).

Jugé encore que les **procès-verbaux des Commissaires de police**, qui se bornent à relater les rapports des agents, ne font pas foi jusqu'à preuve contraire, mais ne valent **qu'à titre de simples renseignements**. En cas de contestation de la part du prévenu, ils ne peuvent dès lors, à eux seuls, établir l'existence

du fait relevé comme contravention, ni servir de base à une condamnation (Crim. 13 av. 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929, 1. 91).

En tout état de cause, viole l'art. 154 C. I. C., le juge de police qui, saisi d'un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, relxe le prévenu sans que ladite preuve ait été administrée et **sur une simple allégation** (Crim. 12 av. 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929, 1. 91).

PEINES APPLICABLES AUX CONTREVENANTS. — EXCUSE LEGALE DE LA FORCE MAJEURE

En exécution de l'article 484 du Code Pénal, lorsqu'il y a lieu de prononcer une peine, *celle-ci doit d'abord être recherchée dans les Lois et Règlements particuliers régissant la matière s'il en existe. Ce n'est qu'à leur défaut qu'il convient de s'en référer aux dispositions du Code pénal* (1).

En matière de police routière les peines prévues par les *Anciens Règlements* (L. du 23 mars 1842) (2), *les lois des 29 floréal an X et 30 mai 1851*, sont donc à considérer *les premières*, celles du Code pénal ne devenant applicables qu'ensuite (Voir notamment Cons. d'Et. 4-8 février 1812; Crim. 3 mars 1922.)

Les pénalités (3) afférentes aux infractions commises en violation du Code de la route ou des autres Règlements intéressant l'usage des voies publiques, sont indiquées, aux Livre II et III, *pour chaque cas*, à la suite de chacun des articles ou textes qu'elles concernent.

La contrainte ou force majeure détruit la culpabilité en matière de contravention de simple police comme en toute autre matière (C.P., art 64; jurisprudence constante: Crim. 12 av. 1889, D.P. 91. 2. 306; etc.).

Mais pour qu'il en soit ainsi, cette contrainte ou force majeure ne peut résulter *que d'un événement indépendant de la volonté humaine, que cette volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer* (jurisprudence constante: Crim. 7 août 1890 D.P. 91. 1. 43, etc.).

Les difficultés *même très considérables* contre lesquelles le prévenu aurait eu à lutter ne sont pas assimilables au cas de force majeure (Crim. 13 mars 1891, D.P. 91. 5. 258 et les arrêts cités au livre I à l'occasion de l'application des articles 4 du Code de la route (éclairage) et 11 (stationnement)).

L'excuse tirée de la *bonne foi* ne fait pas disparaître une contravention de simple police (Crim. 29 août 1863 D.P. 63. 5. 44; 20 sept. 1917 D.P. 1922. 1. 127; 16 fév. 1929 Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 63; etc.), ni l'excuse tirée d'un

prétendu usage (Crim. 19 juin 1851 D.P. 1851. 15. 238) ou *d'une prétendue tolérance ou autorisation* (Crim. 17 fév. 1916 Rev. Com. déc. 1917; 16 février 1929, précité) ou encore de *prétendues difficultés d'application* (Crim. 2 mars 1929 Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 75.)

De même *l'obéissance aux ordres d'un maître ou d'un commettant* ne constitue pas un cas de force majeure et n'est pas par suite de nature à faire excuser l'infraction (Crim. 20 déc. 1913 D.P. Chr. 1914 p. 8.)

En tout état de cause lorsque la nature des faits justifie l'admission de *circonstances atténuantes*, les peines mentionnées seront réduites conformément aux dispositions de l'article 463 du Code pénal (4).

Le principal des amendes est actuellement majoré de *soixante-cinq décimes* (L. 27 déc. 1927, art. 34, J.O. 28 déc.)

NOTA

(1) Avis du Cons. d'Et. 4-8 fév. 1812; Crim. 3 mars 1922, D.P. 1922, 1. 227, supra p. 306, nota 5. Voir d'autre part le nota 2 ci-après.

(2) Les Anciens Règlements, maintenus en vigueur par la Loi du 19-22 juillet 1791, se divisent en deux catégories :

1° Les **Règlements généraux** tels que les Ordonnances du Roi ou les Arrêts du Conseil du Roi, émanant de l'autorité souveraine ou d'un pouvoir qui avait juridiction sur tout le royaume, qui ont force de loi sur tout le territoire (Crim. 20 sept. 1845, D.P. 46. 4. 516; 28 fév. 1863, D.P. 63. 1. 327, etc...);

2° Les **Règlements particuliers** ou ordonnances rendues par les Bureaux des Finances, Trésoriers ou autres juridictions locales, qui ne s'appliquent, **aujourd'hui comme autrefois**, que sur l'étendue du territoire pour lequel ils avaient été établies (Ord. Contentieux 7 av. 1819, Duchemin et le Préfet de la Somme; Cons. d'Etat 12 mars 1846, Dezeau Coffin; 11 av. 1848, Polonet; 21 av. 1848, Choné; Cas. 28 av. 1832; etc...).

Les Règlements particuliers doivent être appliqués de préférence aux règlements généraux comme édictant des peines moins sévères (Décis. T.P. au Préfet, Calvados, 4 nov. 1863). Ainsi dans la généralité de Paris, l'Ord. du Bureau des Finances du 17 juil. 1781 aura la priorité sur l'Ord. du Roi du 4 août 1731 dont les sanctions sont plus élevées.

Les amendes prévues par les Anciens Règlements de grande voirie, maintenus en vigueur par la Loi du 19-22 juil. 1791, peuvent être **modérées**, en égard au degré d'importance ou aux circonstances atténuantes, **jusqu'au vingtième desdites amendes, sans toutefois que ce minimum puisse descendre au-dessous**

de 16 francs. Celles dont le taux était laissé à l'arbitraire du juge, varieront entre un minimum de 16 francs et un maximum de 300 francs (L. 23 mars 1842).

(3) Les tribunaux de police ne peuvent prononcer la peine de la **confiscation** mentionnée par les art. 11, 464 et 470 du Code pénal que dans les cas déterminés par la Loi (Crim. 3 fév. 1887, D.P. 87. 1. 462; 25 mars 1922, D.P. 1922 1. 214, etc...).

Le jugement qui prononce la confiscation sans viser le texte de loi qui la justifie, manque de base légale (Crim. 9 nov. 1893, D.P. 95. 1. 21).

Il n'y a plus lieu d'appliquer la peine de la confiscation prévue par les anciens Règlements, **qui n'est pas rappelée par la Loi du 23 mars 1842** (Cons. d'Etat 4 déc. 1918, D.P. Chr. p. 64; 29 août 1921; etc...).

L'extinction de l'action publique par le **décès du prévenu** en cours d'instance, s'applique **aux peines** prononcées sur la poursuite du Ministère public et aussi **aux amendes fiscales, mais non à la confiscation** (Crim. 28 mars 1914, D.P. Chr. p. 45).

La règle prohibitive du cumul des peines prévue par l'art. 365 du C. I. C. n'est pas applicable aux contraventions de police (Crim. 9 janv. 1890, D.P. 90. 1. 239; 19 fév. 1898, D.P. 99. 1. 31; 13 juil. 1900, D.P. 1901. 1. 141; etc...). (Voir les développements sur cette question, infra p. 589.)

Une **Société anonyme** ne pouvant, en sa qualité de personne morale, être tenue d'une responsabilité pénale, celle-ci doit incomber à la personne qui la représente, spécialement à celle qui est investie, avec les pouvoirs les plus étendus, de la qualité d'administrateur délégué de la Société (Crim. 2 déc. 1905, D.P. 1905, 1. 535). Dans le même sens pour les Associations en général (Crim. 10 janv. 1929, D.H. 1929, 64).

Le **recours au Conseil d'Etat** n'étant pas suspensif, un tribunal de simple police saisi d'une contravention à un arrêté contre lequel un recours a été formé devant le Conseil d'Etat, ne peut sans violer les dispositions de la Loi du 24 mai 1873 (art. 24), surseoir à juger jusqu'à ce que le Conseil d'Etat se soit prononcé sur la légalité de l'arrêté (Crim. 17 janv. 1914, D.P. 14. 1. 144, etc...).

Lorsque celui qui a contrevenu à un arrêté en **conteste la légalité**, il appartient au juge de police saisi de la contravention d'examiner si ce règlement a été pris dans les limites de la compétence du fonctionnaire dont il émane, s'il ne contient pas de dispositions contraires à un texte de Loi ou aux règlements de l'autorité supérieure ou en opposition avec les principes fondamentaux du droit (Trib. pol. Fumay, D.P. 1912, 5. 25). Voir dans le même sens les arrêts et les développements, supra p. 562 et s.

Le juge de police ne peut valablement statuer sur une inculpation dont **l'objet n'a pas été précisé sur la citation ou l'avertissement** autorisé par l'art. 147 C.I.C., attendu que le prévenu n'a pas été en mesure de préparer à cet égard sa défense (Crim. 3 février 1927, D.H. 1927. 170).

Manque de base légale le jugement qui prononce une con-

damnation en donnant cet unique motif que, par la **non comparution du prévenu**, il paraissait suffisamment acquit aux débats que le dit prévenu avait commis la contravention relevée à sa charge (Crim. 23 nov. 1912, D.P. Chr. p. 139).

(4) C.P. art. 463 : « Sauf disposition contraire expresse, dans
« tous les cas où la peine est celle de l'emprisonnement ou de
« l'amende, si les circonstances paraissent atténuantes, les tri-
« bunaux correctionnels sont autorisés, même en cas de réci-
« dive, à réduire l'emprisonnement même au-dessous de six
« jours et l'amende même au-dessous de 16 francs.

« Ils pourront aussi prononcer séparément l'une ou l'autre de
« ces peines, même substituer l'amende à l'emprisonnement,
« sans qu'en aucun cas elle puisse être au-dessous des peines
« de simple police » (C. P. art. 463; Déc. 27 nov. 1870; Loi
29 déc. 1928).

« Dans le cas où l'amende est substituée à l'emprisonnement,
« si la peine de l'emprisonnement est seule prononcée par l'ar-
« ticle dont il est fait application, le maximum de cette amende
« sera de 3.000 francs. » (C. P. art. 463; L. 26 oct. 1888.)

RETRAIT D'UNE PLAINTÉ ET PACTE DE NON DENONCIATION

Aucun texte n'interdit le retrait d'une plainte, mais l'action publique n'en continue pas moins en principe, à suivre son cours (1).

NOTA

(1) Jugé notamment que l'engagement souscrit sous la condition du retrait d'une plainte a **une cause licite**.

Si l'ordre public était intéressé à ce qu'un fait délictueux ne demeure point impuni, **le pacte de non dénonciation est frappé de nullité**.

Il n'en est pas de même du retrait d'une plainte qui n'entrave en aucune manière l'action du ministère public déjà saisi.

Le caractère licite d'un tel acte est d'autant moins discutable que **l'article 2046 C.C. prévoit la transaction sur l'intérêt civil résultant d'un délit** (C. Lyon 15 mai 1929, Gaz. Tr. 27 mars 1930).

PEINES SPECIALES. — CONTRAVENTIONS SIMULTANÉES CUMUL DES PEINES, RÉCIDIVE.

Il arrive fréquemment que les faits constatés dans les procès-verbaux constituent en même temps des infractions à plusieurs dispositions du Code de la route ou des autres règlements intéressant l'usage des voies publiques.

Autant de contraventions différentes existeront alors et autant de peines distinctes devront être prononcées.

La règle prohibitive du cumul des peines, prévue par l'article 365 C. I. C., n'étant pas applicable en matière de contraventions de police, ces peines s'ajouteront (1).

Il en sera notamment ainsi lorsqu'un dommage aura été causé à la route ou à ses ouvrages. L'auteur du dommage devra être condamné, en sus des peines applicables pour les contraventions qu'il aurait encourues d'autre part, aux peines distinctes prévues pour les faits de cette nature (supra p. 492).

Dans le même ordre d'idées, les personnes qui auront occasionné *la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui*, par la rapidité, la mauvaise direction ou le chargement excessif des voitures (2), chevaux, bêtes de trait, de charge ou de monture seront passibles, en dehors de toutes autres condamnations, d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement en principal, ainsi que d'un emprisonnement pendant cinq jours s'il y a récidive (art. 479, 2°, et 482, C.P.).

Si la mort ou la blessure des animaux ou bestiaux appartenant à autrui a été occasionnée *par encombrement dans ou près des rues, chemins, places ou voies publiques sans les précautions ou signaux ordonnés ou d'usage*, les mêmes sanctions seront applicables, mais le juge de police pourra prononcer, selon les circonstances de la première contravention, en sus de l'amende, la peine d'emprisonnement pendant cinq jours au plus.

Tout usager qui par *maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des Règlements* aura commis in-

volontairement un *homicide* ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 50 à 600 francs (C.P., art. 319).

S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution *que des blessures*, le coupable sera puni d'un emprisonnement de six jours à deux mois et d'une amende de 16 à 100 francs ou de l'une de ces deux peines seulement (C.P., art. 320). (3)

Indépendamment des pénalités qu'il pourrait avoir encourues pour toute autre cause, tout *voiturier* ou *conducteur* (4) qui, sommé de s'arrêter par l'un des fonctionnaires ou Agents chargés de constater les délits et contraventions, *refuserait d'obtempérer à cette sommation* et de se soumettre aux vérifications prescrites, est punissable d'une amende de 16 à 100 francs (L. 30 mai 1851, art. 10.)

Au cas d'*outrages ou de violences* envers ces fonctionnaires ou agents, les dispositions des art. 222 et suivants du Code pénal lui sont en outre applicables. (Même Loi, art. 11).

Récidive. — Voir l'article 483 C.P.

NOTA

(1) Voir notamment Crim. 9 janv. 1890, D.P. 90. 1. 239; 19 fév. 1898, D.P. 99. 1. 31; 13 juil. 1900, D.P. 1901, 1. 141; etc...

L'article 12 de la Loi du 30 mai 1851 prévoit d'ailleurs expressément que « lors qu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux « de contravention, il sera prononcé **autant de condamnations** « **qu'il y aura eu de contraventions constatées** ».

Exceptionnellement « **lorsqu'une même contravention ou un « même délit prévu aux art. 4, 7 et 8, a été constaté à plusieurs « reprises, il n'est prononcé qu'une seule condamnation, pourvu « qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre « la première et la dernière condamnation.**

« **Lorsqu'une même contravention ou un même délit prévu à « l'art. 6 a été constaté à plusieurs reprises pendant le parcours « d'un même relai, il n'est prononcé qu'une seule condamnation.** »

Stipulé par ailleurs que la maxime « **non bis in idem** » ne reçoit son application que lorsque les faits poursuivis sont **identiques dans leurs éléments constitutifs** (Crim. 29 nov. 1913, D.H. 1924, 167).

(2) Le terme « **voiture** » a évidemment, dans le cas d'espèce, un **sens très général** et doit être appliqué **aux véhicules à traction animale comme aux véhicules à traction mécanique, ainsi qu'aux bicyclettes.**

Jugé notamment que, les dispositions de l'art. 479, 2°, s'appliquent aux conducteurs des **voitures automobiles** (Crim. 23 oct. 1903, D.P. 1903, 1. 528).

Voir toutefois pour les bicyclettes, supra p. 443, une jurisprudence en sens contraire.

(3) Voir les peines spéciales prévues pour le « **délit de fuite** », supra p. 489.

A remarquer que les art. 319 et 320 C.P. n'exigent nullement pour leur application **que les victimes n'aient commis elles-mêmes aucune maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements** (Voir notamment Crim. 29 nov. 1928, D.H. 1929, 5).

(4) Voir le nota 2 page précédente.

Jugé notamment que le refus d'un cycliste d'obtempérer à **l'injonction de s'arrêter**, sa **bicyclette** n'étant pas pourvue d'une lanterne après la tombée de la nuit, constitue l'infraction prévue par l'art. 10 de la Loi du 30 mai 1851 (Toulouse, 23 nov. 1911, D.P. 12. 5. 16; Caen 27 déc. 1913, D.P. 14. 2. 116); voir toutefois pour les bicyclettes la jurisprudence en sens contraire, supra page 443.

RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE VOITURES POUR LEURS PREPOSES (1)

Tout propriétaire de voiture est responsable des *amendes, dommages intérêts et frais de réparations* prononcée au titre de la Loi du 30 mai 1851, contre toute personne préposée par lui à la conduite de sa voiture.

Si la voiture n'a pas été conduite par ordre et pour le compte du propriétaire, la responsabilité est encourue par celui qui a préposé le conducteur (L. du 30 mai 1851, art. 13.)

En dehors des cas d'application de la Loi du 30 mai 1851, cette responsabilité résulte des dispositions combinées des articles 74 du Code pénal et 1382 et suivants du Code civil. En tout état de cause, *le propriétaire dont le nom est inscrit sur la plaque du véhicule apposée en exécution de l'art. 4 du Code de la route, doit être considéré comme responsable de la contravention relevée à l'occasion de la circulation de son véhicule sur la voie publique, sauf si l'infraction est directement imputable au conducteur et que celui-ci ne soit pas inconnu du Ministère public ou défaillant.* (Développements, supra Livre I, nota 2, p. 228) (2).

NOTA

(1) Voir la question à un point de vue plus général, infra page 619.

(2) Jugé que l'art. 64 C.P. n'admettant comme excuse des contraventions que la force majeure, celle-ci ne résulte nullement de **l'obéissance aux ordres d'un maître ou d'un commettant** (Crim. 20 déc. 1913, D.P. 1914, Chr. p. 8). Se référer en outre à la jurisprudence, supra p. 584.

TRIBUNAUX COMPETENTS

Le Décret Loi du 28 déc. 1926 (art. 1) a donné compétence aux *tribunaux de l'ordre judiciaire* pour connaître de toutes les infractions aux Lois et règlements concernant, soit la police de la circulation sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation du public, soit la police de la conservation des voies régulièrement classées comme voies publiques à quelques catégories que ces voies appartiennent, les questions préjudicielles d'ordre administratif étant toutefois réservées à l'appréciation préalable de la juridiction administrative.

Rappelons que, suivant les dispositions combinées des art. 138 et 179 du Code d'Instruction criminelle, la connaissance des « *contraventions de police* », c'est-à-dire des faits pouvant donner lieu soit à quinze francs d'amende ou au-dessous, soit à cinq jours d'emprisonnement ou au-dessous, qu'il y ait ou non confiscation des choses saisies et qu'elle qu'en soit la valeur (C.I.C., art 137), est attribuée au tribunal de simple police dans le ressort duquel les contraventions ont été commises alors que les délits, infractions du degré supérieur, sont déférés aux tribunaux correctionnels.

Exceptionnellement, le Décret-Loi du 28 décembre 1926 (art. 3, 4 et 5) désigne les *tribunaux de simple police* pour connaître des procès-verbaux dressés pour infraction à la police de la conservation des voies publiques (1), quand bien même les pénalités applicables dépasseraient le taux maximum de quinze francs d'amende ou de cinq jours d'emprisonnement (C.I.C., art. 137 et suivants) ou s'arrête la compétence normale de ces tribunaux.

Il en sera notamment ainsi pour les contraventions dites « *de grande voirie* » (2) qui relevaient des Conseils de Préfecture et semblaient devoir logiquement, à raison du taux de l'amende, être attribuée aux tribunaux correctionnels.

Règles particulières

1° Les tribunaux doivent énoncer avec précisions les faits servant de base à leurs décisions, qu'elles aient pour objet

l'acquiescement ou la condamnation des prévenus, afin de permettre, le cas échéant, à la Cour de Cassation de trouver les éléments de son appréciation (Crim. 20 déc. 1913, D.P. 1914, Chr. page 8).

2° Les particuliers, à qui un *dommage* a été occasionné, ont la faculté de se porter partie civile dans l'instance engagée par le Ministère public devant le tribunal de répression (C.I.P. art. 2, § 2). Voir exemple *supra* Livre II, page 265, 2°.

Ils peuvent aussi agir directement devant la juridiction civile, soit de leur propre gré, soit si l'action publique n'est pas mise en mouvement (C.I.C. art. 2, § 3). (3).

3° L'action en responsabilité civile portée devant la juridiction répressive n'est que *l'accessoire* de l'action dirigée contre le prévenu.

Dès lors la juridiction pénale saisie des deux actions n'est compétente, pour statuer sur la responsabilité civile, qu'autant qu'elle statue en même temps sur l'action principale et prononce contre le contrevenant une condamnation pénale (Crim. 10 août 1916. D.P. 1917. 1. 118.)

4° En tout état de cause « il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été *nécessairement et certainement* jugé par la juridiction criminelle. » Inversement « le juge civil conserve sa liberté d'appréciation toutes les fois qu'il ne décide rien d'inconciliable avec ce qui a été jugé au criminel. » (Henri Lalou, La responsabilité civile, n^{os} 17 et s.).

NOTA

(1) Voir l'appréciation sur la réforme *supra* Livre I p. 123.

(2) Se dit des contraventions précédemment jugées par les Conseils de Préfecture en vertu des dispositions des Lois des 23 mars 1842, 9 ventôse an XIII (art. 6, 7 et 8; art. 313 de l'Inst. Gén. sur les chem. vicin. du 6 déc. 1870), 29 floréal an X (art. prem. et 4) et 30 mai 1851 (art. 4, 9 et 17).

(3) Il y aura parfois intérêt à ne pas laisser statuer sur les réparations civiles par le juge pénal. Voir la remarque 2° p. 265, dont les indications au sujet des dégradations, restent valables dans tous les autres cas.

APPEL ET POURVOI EN CASSATION

Suivant les dispositions formelles du Code d'instruction criminelle, un appel ne peut être interjeté devant le tribunal correctionnel d'un jugement du tribunal de simple police que si ce jugement prononce un emprisonnement ou lorsque les amendes, restitutions et autres réparations civiles excèdent la somme de cinq francs, outre les dépens (C.I.C., art. 172). (1)

L'appel doit être formé par déclaration au greffe du tribunal qui a rendu le jugement, dans les *dix jours* au plus tard, après celui où il a été prononcé, ou après la signification de la sentence à personne ou à domicile si le jugement a été rendu par défaut (C.I.C., art. 174).

Dans les autres cas, comme après les jugements rendus sur appel par le Tribunal correctionnel, *seul le pourvoi en cassation reste possible*. (C.I.C., art. 177 et 407). (2) Mais le contrevenant doit en faire la déclaration au greffe du tribunal qui vient de statuer dans un délai de *trois jours francs* ne comprenant ni le jour du prononcé du jugement ni le jour de la déclaration (C.I.C., art. 177 et 373. Crim. 22 juin 1900 D.P. 1900. 1. 616.)

L'appel et le pourvoi en cassation sont suspensifs (C.I.C. art. 173 et 373) (3).

NOTA

(1) Le principal de l'amende doit être seul pris en considération, abstraction faite des décimes (Crim. 13 av. 1894, D.P. 95. 1. 133).

(2) **La Cour de Cassation doit rechercher le caractère des faits incriminés dans leur rapport avec la loi pénale, et c'est uniquement dans les arrêtés qui lui sont déférés qu'elle doit trouver les éléments de son appréciation** (Crim. 20 déc. 1913, D.P. 1914, Chr. p. 8).

(3) Le pourvoi en cassation met obstacle de droit à l'exercice de l'action publique en produisant par suite, sur la prescription de l'action publique, le même effet interruptif que l'appel du prévenu : la prescription est suspendue pendant toute la durée de l'instance (Crim. 3 fév. 1912, D.P. 1913, 1. 238).

PRESCRIPTION

Au cas de délit, l'action publique se prescrit par *trois ans* (C.I.C., art. 638) et au cas de contravention de police par *un an* (C.I.C., art. 640).

Les contraventions qui étaient de la compétence du Conseil de Préfecture sous le régime antérieur au Décret du 28 déc. 1926, se prescrivent par *six mois*, sauf dans le cas de fausses indications sur la plaque où elles ne se prescrivent qu'après *cinq années* (L. 30 mai 1851, art. 26 et 27).

Exceptionnellement les infractions visées par le Déc. 28 déc. 1926, art. 3, peuvent être constatées à *toute époque* quel que soit le temps écoulé depuis le fait constitutif de la contravention. *Il n'y a donc pas pour elles de prescription.*

En principe l'action civile s'éteint en même temps que l'action publique, à moins qu'elle ne trouve son fondement, en dehors de la loi pénale, dans une disposition de la loi civile. La prescription n'est alors acquise qu'après trente années (art. 2262. C.C.).

Il en est notamment ainsi au cas de dommages causés aux tiers par le fait d'un accident d'automobile. (Développements infra p. 634).

IV

**Responsabilité
des conducteurs d'automobiles, cycles
et autres véhicules ou d'animaux**

IV. — Responsabilités des Conducteurs d'Automobiles Cycles et autres véhicules ou d'animaux

SOMMAIRE

	Pages
A) Responsabilité pénale (pour mémoire)	601
B) Responsabilité civile.	
Principes : <i>Cas spécial des automobiles</i>	601
<i>Discussion</i>	605
<i>Véhicules autres que les automobiles et animaux</i>	608
<i>Collision de deux véhicules ou d'un véhicule et d'un animal</i>	611
<i>Cas spécial. — Collision d'une automobile et d'une bicyclette</i>	614
<i>Partage éventuel de la responsabilité avec la victime</i> ..	616
<i>Cas fortuit ou de force majeure et cause étrangère</i> ..	617
<i>Responsabilité des maîtres ou commettants pour leurs domestiques ou préposés</i>	619
<i>Responsabilité des moniteurs pour leurs élèves, et des parents pour leurs enfants</i>	622
<i>Responsabilité des conducteurs non munis de pièces réglementaires. — Défaut du permis de conduire, de la carte grise, etc...</i>	623
<i>Cas spécial. — Titres non encore délivrés</i>	624
<i>Responsabilité des transporteurs</i>	625
<i>Cas spéciaux. — Pluralité d'auteurs d'accident, Domage causé à un immeuble frappé d'alignement</i> ..	628

<i>Exercice de l'action en responsabilité et Appel</i>	629
<i>Action directe contre les assureurs</i>	631
<i>Autorité de la chose jugée au criminel</i>	634
<i>Prescription</i>	635

IV. — Responsabilités des Conducteurs d'Automobiles Cycles et autres véhicules ou d'animaux

Les conducteurs d'automobiles, cycles et autres véhicules ou d'animaux, peuvent encourir :

une *responsabilité pénale* pour violation des Lois et Règlements sur la police de la circulation;

une *responsabilité civile* pour la réparation des dommages causés à autrui par leurs véhicules ou animaux.

A. RESPONSABILITE PENALE

Pour mémoire. Voir les développements: « Poursuite et répression des infractions », supra p. 569 et s.

B. RESPONSABILITE CIVILE

PRINCIPES. — CAS SPECIAL DES AUTOMOBILES

Jusqu'à ces dernières années, les Tribunaux estimaient que la responsabilité d'un accident causé par une automobile était réglée, non par l'art. 1384 C.C., mais par l'art. 1382, lorsque l'accident était dû, non à la machine considérée en soi et au point de vue soit du risque qui lui est inhérent, soit de la négligence présumée de la personne qui l'avait sous sa garde, mais à la mise en action de cette machine, à la direction vicieuse ou maladroite que lui a imprimée son conducteur; c'est-à-dire à un fait direct de l'homme.

Dès lors il appartenait à la victime de l'accident d'établir la faute du chauffeur de l'automobile. (Voir notamment dans ce sens Bordeaux, 26 oct. 1909 D.P. 1912. 2. 255.)

Une évolution s'est dessinée dans la jurisprudence à la

suite d'un arrêt de la Cour de Cassation (Ch. civile) du 29 juil. 1924 (D.P. 1925. 1. 5.)

Alors que sous la jurisprudence antérieure la victime devait établir la *faute du conducteur* en vertu des principes du droit qu'une condamnation à des dommages intérêts n'est légalement justifiée qu'à la double constatation d'une faute et d'un préjudice en résultant (Civ. 24 mars 1914 D.P. 1916. 1. 147.), la faute de l'automobiliste est *maintenant toujours présumée*.

En somme, la jurisprudence fait une application extensive des dispositions de l'art. 1384 C.C. ainsi conçues: « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde.* »

Elle estime que l'art. 1384 C.C. s'applique à *toute choses inanimées placées sous la surveillance de l'homme, qu'elle soit inerte ou en mouvement*, l'usage d'une chose n'en n'excluant pas la garde (Montpellier, 11 juin 1926 D.H. 540).

La Loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme; il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la *nécessité d'une « garde » en raison du danger qu'elle fait courir à autrui* (Civ. 21 fév. 1927. D.H. 1927. 133; Civ. 26 oct. 1927. D.H. 1927. 557; Req. 16 juil. 1928. D.H. 1928. 477; Civ. 27 fév. 1929. D.H. 1929. 201; etc.).

(Sur les principes pour ce qui concerne la présomption de faute contre celui qui a la garde d'une chose) consulter: Civ. 11, 16 juin 1896. D.P. 97. 1. 433; Req. 25 mars 1908. D.P. 1909. 1. 73; Paris, 26 fév. 1909. S. 1910. 2. 21; Civ. 16 nov. 1920. D. P. Chr. 40; etc.).

Dès lors pour obtenir la réparation du préjudice, la victime d'un accident causé par une automobile *n'est pas tenue d'établir à la charge du conducteur une faute qui lui soit imputable dans les termes de l'art 1382 C.C.* (Arrêts précités des 21 fév. 1927, etc.).

La présomption de faute contre le conducteur ne peut être détruite que par la preuve *d'un cas fortuit ou de force ma-*

jeune ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable: *il ne suffit plus au conducteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la faute du fait dommageable est demeurée inconnue.* (Mêmes Arrêts. Voir également Paris, 13 janvier 1926. D.H. 1926. 105; Montpellier, 11 juin 1926. D.H. 1926. 540; etc.), et sur les principes: Civ. 19 mars 1912. D.P. 1912. 1. 325; 29 janv. 1914. D.P. 1914. 1. 363; 16 nov. 1920. D.P. Chr. 1920. 110, etc.).

La jurisprudence ci-dessus est aujourd'hui définitivement consacrée par un arrêt solennel des Chambres réunies de la Cour de Cassation du 13 février 1930 (D.H. 1930. 129) et devra dorénavant être respectée par tous les Tribunaux (1).

NOTA

(1) Les conclusions de **M. le Procureur général Matter** sont publiées in-extenso dans la **Gazette des Tribunaux** du 21 février 1930.

Arrêt du 13 février 1930. — Analyse :

La présomption de responsabilité établie par l'article 1384, premier alinéa, du Code civil, à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue.

La loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, ne distingue pas, suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non, actionnée par la main de l'homme; il n'est pas nécessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 rattachant la responsabilité à la garde de la chose et non à la chose elle-même.

Par suite, au cas d'accident causé à un piéton par une automobile en mouvement sous la direction de l'homme, l'application de l'article 1384 C.C. ne peut être écartée par le motif que « cet accident ne constituerait pas, alors qu'aucune preuve « n'existe qu'il soit dû à un vice inhérent à la nature de la « voiture, le fait de la chose que l'on a sous sa garde ».

* Signalons les **différences** suivantes entre le texte de l'arrêt du 13 février 1930 et ceux antérieurs de la Chambre civile :

a) Présomption de **responsabilité** est substituée à présomption de **faute**;

b) Au lieu de « celui qui a sous sa garde la chose **mobilière** inanimée », on lit « celui qui a sous sa garde la chose inanimée »;

c) Enfin, au lieu de :

« qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité

« d'une « **garde** » à raison des dangers qu'elle peut faire courir
« à autrui »

on lit :

« il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa
« nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 CC
« rattachant la responsabilité à la garde de la chose, **non à la**
« **chose elle-même** » (D.H. 1930, 129).

DISCUSSION

La jurisprudence actuelle paraît en droit strict très contestable.

L'article 1382 stipule: «*Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer,* » et l'article 1385 ajoute: «*Chacun est responsable du dommage qu'il a occasionné non seulement par son fait mais encore par sa négligence ou par son imprudence.* »

Or c'est bien par le fait des conducteurs, par leur négligence ou par leur imprudence, que les automobiles en circulation occasionnent des accidents.

Il est certain que si les conducteurs observaient scrupuleusement les dispositions réglementaires et notamment celles de l'art. 31 du Code de la route leur faisant un devoir strict de rester constamment *maître de leur vitesse* pour ralentir ou même arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre et même seulement de gêne pour la circulation, etc..., la plupart sinon la totalité des accidents occasionnés par les automobiles seraient évités.

C'est pourquoi, contrairement à la jurisprudence actuelle, il paraîtrait plus logique de s'en tenir aux dispositions des art. 1382 et 1383 du Code civil pour fonder la responsabilité des conducteurs, que de recourir dans cette intention au moyen détourné de l'application des dispositions, *moins particulière*, de l'art. 1384.

La constatation que le Code civil prévoit la responsabilité pour les dommages que l'on cause à autrui par son propre fait (art. 1382), par sa négligence ou son imprudence (art. 1383), *avant* la responsabilité pour les dommages causés par les choses que l'on a sous sa garde (art. 1384), la propre rédaction de l'art. 1384: «*On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore...* », démontrent assez clairement les intentions des rédacteurs du Code civil de voir rechercher les

fondements de la responsabilité des conducteurs dans leur propre fait, leur négligence ou leur imprudence avant de l'être dans la notion *moins directe et plus vague* de la garde d'une chose.

Toute personne a, en effet, la garde des choses en sa possession et si par exemple un propriétaire démolit la clôture d'un voisin avec un outil lui appartenant, on ne penserait jamais chercher le fondement de sa responsabilité dans le fait qu'il était le gardien de cet outil. C'est tellement conforme au bon sens que, dans des cas d'espèce où avant l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930 la jurisprudence n'inspirait plus aussi directement les Tribunaux, ceux-ci revenaient normalement à proclamer la priorité d'application des dispositions des art. 1382 et 1383 du Code civil sur celles de l'art. 1384.

Citons comme exemple un arrêt de la Cour d'Appel de Riom du 21 oct. 1926 (Gaz. Pal. 15 janv. 1927): « Dès lors
« par application de l'art. 1382 C.C. *et sans qu'il y ait lieu*
« *de rechercher s'il convient d'appliquer les dispositions de*
« *l'art 1384 C.C. la responsabilité du conducteur, etc...* »

Pendant la marche, le conducteur *s'identifie avec son* véhicule au point que celui-ci n'est plus entré ses mains *qu'un outil* et que si un accident se produit, cet accident est en vérité plutôt son propre fait que celui de sa chose.

Ce n'est pas le véhicule considéré en lui-même comme « chose gardée » qui renverse le piéton ou heurte un autre usager, *c'est le véhicule à la disposition de l'homme qui l'actionne et guide jusqu'à ses moindres mouvements.*

Il n'y a, au sens littéral du mot, vraiment « garde » du véhicule *que lorsque celui-ci est au repos.*

Plus réaliste est la thèse du Conseil d'Etat. Sans s'appuyer sur aucun texte légal, la Haute juridiction a décidé dans un arrêt (N° 87738) du 23 mars 1927 « que les *condi-*
« *tions particulièrement dangereuses de la circulation auto-*
« *mobile doivent faire admettre une présomption de faute à*
« *la charge du conducteur de l'automobile qui a causé l'acci-*
« *dent*, que cette présomption ne peut être détruite que par
« la preuve que l'accident est dû, soit à une cause étran-
« gère à l'accident soit à un cas fortuit de force majeure. »

Nous ferons simplement observer que rien dans notre législation ne permet de faire une distinction entre les choses dont l'emploi est ou non dangereux, distinction qu'il serait d'ailleurs bien difficile à établir dans la pratique.

A la vérité, il n'est pas besoin de faire appel aux dispositions de l'article 1384 du Code civil ni à la notion du danger spécial de la nouvelle locomotion, pour imputer en principe les accidents d'automobiles aux conducteurs sans obliger leurs victimes à accumuler contre eux des preuves difficiles.

Le fait même que l'accident a eu lieu, c'est-à-dire que l'automobile a renversé le piéton, heurté un autre véhicule ou causé un dommage quelconque, prouve que le conducteur n'était pas maître de sa vitesse dans le sens de l'art. 31 du Code de la route sans quoi il aurait arrêté le mouvement assez tôt pour éviter l'accident. Cette faute le rend directement responsable de l'accident par application des articles 1382 et 1383 du Code civil. Voir en ce sens un arrêt spécifiant au criminel que la faute du conducteur est suffisamment constaté par le fait *qu'il ne s'est pas arrêté devant l'obstacle comme il devait le faire d'après le règlement*. (Crim. 20 juin 1913 D.P. 1913. Chr. 76), et d'autre part un jugement de la Cour d'appel de Paris du 2 nov. 1928 (Gaz. Trib. 12 fév. 1929) stipulant que « les circonstances de l'accident et le fait que cherchant à éviter la bicyclette qu'il avait devant lui, il (l'automobiliste) s'est jeté dans le fossé à gauche, établissent qu'il n'était pas maître de sa vitesse. »

VEHICULES AUTRES QUE LES AUTOMOBILES ET ANIMAUX

La jurisprudence établie pour les automobiles est applicable aux motocyclettes, cycles, autres véhicules et animaux.

Aucune difficulté ne se présente pour les *motocyclettes* (1); ces véhicules constituant une catégorie spéciale d'automobiles (supra Livre II, p. 303).

Les *animaux* doivent normalement être soumis à une garde. Cette garde est spécialement prévue par les articles 7 et suivants, et 57 du Code de la route. Les principes de l'article 1384 du Code civil leur restent donc applicables.

L'article 1385 du Code civil précise d'ailleurs à leur égard que: « *le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.* » (2)

Les mêmes principes s'appliquent encore aux *véhicules attelés* à raison de la présence d'animaux d'attelage et en outre à raison de ce qu'ils offrent, eux aussi, un danger spécial qui justifie, dans les mêmes conditions, l'application des articles 1384 et 1385 C.C.

Le Code de la route (art. 7 et s.) stipule d'ailleurs expressément en ce qui les concerne qu'ils doivent rester *constamment* sous la surveillance d'un conducteur, *c'est-à-dire être gardés*.

Les Tribunaux admettent encore la présomption de responsabilité de l'article 1384 C.C. pour les bicyclistes ayant occasionné un accident, bien que les *cycles* ne soient pas considérés, au point de vue réglementaire, comme des « véhicules » (supra p. 443). Eux aussi présentent, au sens de la jurisprudence, un caractère dangereux, analogue dans sa nature à celui des automobiles et justifiant par conséquent l'application des mêmes règles (3).

D'ailleurs, suivant les conceptions nouvelles de la jurisprudence, *le caractère dangereux des choses n'est plus un*

élément indispensable pour l'application de l'article 1384 C. C.

Aux termes de l'arrêt solennel des Chambres réunies du 13 février 1930, *la présomption de responsabilité de l'article 1384 C.C. s'applique, d'une manière générale, à tout gardien d'une chose inerte, que cette chose soit ou non dangereuse en elle-même.*

Elle a, en conséquence, été étendue aux conducteurs de *charrettes à bras* (Req. 3 mars 1930. D.H. 1930. 209).

NOTA

(1) Jugé qu'une **motocyclette** présentant les **mêmes dangers** qu'une automobile, en cas de collision, la présomption de faute applicable à l'automobile l'est également à la motocyclette (Trib. civ. Aude, 20 mars 1928, D.H. 1928, 345).

(2) Jugé, d'une manière constante, que le **propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert**, étant, aux termes de l'art. 1385 CC, responsable des accidents causés par cet animal, **est présumé en faute** et doit, pour dégager sa responsabilité, prouver que l'accident est imputable à une faute de celui qui en a été la victime, ou provient d'un cas de force majeure (Civ. 8 janv. 1894, D.P. 94. 1. 403; Req. 14 mai 1900, D.P. 1900, 1. 272; Civ. 29 mai 1902, D.P. 1903, 1. 614; Req. 29 janv. 1906, D.P. 1907, 1. 71; etc...).

A cet égard de **simples hypothèses**, plus ou moins vraisemblables, sont **insuffisantes** pour faire tomber la présomption résultant de l'article 1385 : la faute de la victime doit être prouvée **d'une façon nette et précise** (C. d'Angers, 9 janv. 1930, D.H. 1930, 173).

En tout état de cause, le propriétaire d'un animal **n'est pas responsable** du préjudice causé par celui-ci à un tiers **lorsqu'il a pris toutes les précautions utiles pour prévenir tout accident et que ce tiers a été victime de sa propre imprudence** (Civ. 25 nov. 1902, D.P. 1904, 1. 58; Req. 5 fév. 1906, D.P. 1907, 1. 71).

La présomption de faute mise par l'article 1385 CC à la charge du propriétaire de l'animal ou de celui qui s'en sert, est **alternative et non cumulative**.

Le propriétaire doit, le cas échéant, apporter la preuve que l'animal était passée **sous la garde d'un tiers, qui l'avait à son usage et cette preuve doit être rapportée d'une façon certaine** (Angers 4 juil. 1929. Gaz. Trib. 2 janv. 1930. Dans le même sens : Caen, 19 janv. 1928. Rec. Gaz. Trib. 1928, 2. 513; Saintes, 24 déc. 1928, Rec. Gaz. Trib. 1929, 2. 22; etc...).

Le propriétaire ne cesse toutefois pas d'être responsable du dommage **lorsqu'il confie l'animal à un tiers**, non pour s'en servir à son usage, **mais pour le garder** (Paris, 16 mars 1892, D.P. 94. 2. 115).

Mais **doit être regardé comme se servant de l'animal celui qui, par lui-même ou par ses préposés, en fait l'usage que comporte l'exercice de sa profession.** Ainsi l'entraîneur public, qui a contracté vis à vis d'un propriétaire l'obligation à titre onéreux d'entraîner son cheval et de le transporter sur le champ de courses, est seul responsable des suites d'un accident causé par l'animal à un tiers **sur la voie publique** à un moment où il en avait la garde exclusive (Paris, 16 fév. 1923, D.P. 1923, 2. 47).

(3) Voir notamment : Poitiers 18 fév. 1925, D.P. 1925, 2. 48; Lille 5 janv. 1926, Rec. Gaz. Pal. 1926, 2. 463; Drôme 3 mai 1927, 2. 169; Chambéry 20 juin 1927, Gaz. Pal. 1927, 2. 35; Seine-Inférieure 16 janv. 1928, D.H. 1929, 219; Dijon 16 oct. 1928, D.P. 1929, 2. 41; Paris 2 nov. 1928, Rec. Gaz. Trib. 1923, 2. 173; Montpellier 4 mars 1929, Rec. Gaz. Trib. 1929, 2. 198; Lot-et-Garonne 13 mai 1929, D.H. 1929, 407; etc...

En sens contraire : Seine 1^{er} déc. 1927, D.H. 1928, 13; Limoges 22 mai 1928, Rec. Gaz. Trib. 1928, 2. 365; Seine 23 mai 1928, Rec. Gaz. Pal. 1928, 2. 126; Mayenne 21 juin 1898, Rec. Gaz. Pal. 1928, 2. 482; Montluçon 22 fév. 1929, Gaz. Pal. 1929, 1. 433; etc...

Voir d'autre part les notes D.H. 3 oct. 1929, Chr. 65, et Gaz. Trib. 5 déc. 1929, sous Paris 6 juil. 1929.

COLLISION DE DEUX VEHICULES AUTOMOBILES OU AUTRES OU D'UN VEHICULE ET D'UN ANIMAL

Lorsque deux véhicules ou un véhicule et un animal se heurtent, une difficulté se présente du fait que la présomption de responsabilité de l'article 1384 et suivant du Code civil, *s'applique à l'un et l'autre conducteur*.

Ainsi les Tribunaux ont-ils été conduits à rechercher dans *les motifs* même justifiant l'application de l'article 1384 les bases d'une distinction.

* * *

Rappelons que *sous la jurisprudence antérieure à l'arrêt solennel des Chambres réunies du 13 février 1930*, la Chambre civile de la Cour de Cassation fondait l'application de l'article 1384 sur la *faute présumée* du conducteur, considéré comme coupable de n'avoir pas pourvu à la surveillance de la chose dont il avait la garde avec tout le soin désirable pour l'éviter d'occasionner un dommage à autrui.

En conséquence, cette surveillance devant être d'autant plus attentive que la chose présentait *un danger plus spécial*, les Tribunaux en étaient arrivés à établir à cet égard comme une sorte de graduation entre les différentes « choses » soumises à une garde.

Ainsi, maintes fois jugé, qu'*au cas de collision entre un véhicule à traction mécanique (automobile, motocyclette, etc...), et un véhicule à traction animale ou à bras*, la présomption de faute était à la charge du conducteur du premier véhicule à raison du *danger tout spécial* que sa circulation présentait.

Décidé encore que, lorsqu'il y a collision entre des *bœufs et une motocyclette*, le gardien de la motocyclette est présumé en faute (Trib. Civ. Allier, D.H. 1930, 205).

Enfin, lorsqu'une *automobile* a renversé et blessé une *vache*, il y a présomption de faute contre l'automobiliste,

alors qu'il n'est pas établi que le dommage provient du fait de l'animal (C. Dijon 5 nov. 1929, D.H. 1930, 48).

* * *

Depuis l'arrêt solennel des Chambres réunies du 13 février 1930, la question semble devoir être vue sous un angle différent.

Les Chambres réunies ont en effet substitué à l'expression de « présomption de faute » relevée dans les décisions de la Chambre civile, celle de « *présomption de responsabilité* ».

Elles ont d'autre part précisé qu'« *il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice inhérent à sa nature et susceptible de causer le dommage, l'article 1384 CC rattachant la responsabilité à la garde de la chose, et non à la chose en elle-même* ».

Par conséquent, au cas de collision de deux choses auxquelles s'applique l'article 1384, les *présomptions de responsabilité doivent se détruire* puisqu'elles sont maintenant uniquement basées sur la *notion de garde* sans qu'il y ait lieu de faire entrer en ligne de compte l'idée de faute du conducteur, ni celle du danger spécial de certains véhicules, l'article 1384 ne rattachant pas la responsabilité du gardien à sa faute ni à la chose en elle-même.

Les articles 1382 et 1383 du Code civil recouvrent alors leur pleine étendue d'application.

Bien que les motifs ne paraissent pas rédigés dans le même ordre d'idées citons, en ce sens, les conclusions d'un jugement du Tribunal civil de Digne du 20 décembre 1929 (Gaz. Trib. 8 mars 1930), décidant qu'*au cas de collision entre une automobile et un tombereau attelé de trois chevaux en flèche, la présomption de responsabilité doit être retenue à la charge du conducteur de l'automobile pour les blessures causées au conducteur du tombereau, mais pour les blessures occasionnées à l'un de ses chevaux, les deux présomptions s'annulent.*

En effet, au regard du conducteur, l'article 1384 conserve

son application, mais au regard des chevaux, les deux choses en présence : automobiles et chevaux, devant être soumises à une garde, les présomptions de responsabilité incombant à chacun des deux conducteurs, se détruisent comme dérivant de la même cause.

* * *

Rapportons encore, à titre documentaire, un jugement de la Cour d'appel de Montpellier du 26 mars 1930 (Gaz. Trib. 24 avril), transposant du droit maritime au droit terrestre, l'article 407 du Code de Commerce stipulant qu'au cas d'abordage de deux navires, *quand il y a incertitude sur la question de savoir lequel a abordé l'autre, les dommages sont supportés par chacun de ceux qui les ont éprouvés*, sans distinguer suivant le tonnage des navires et leur mode de propulsion.

Le droit maritime a ses règles propres et il semble difficile, à défaut de texte le prévoyant expressément, d'admettre cette transposition.

CAS SPECIAL : COLLISION D'UNE AUTOMOBILE ET D'UNE BICYCLETTE

Plusieurs thèses sont en présence :

D'une part, certains Tribunaux considérant que la présomption de l'art. 1384 CC pouvant respectivement être invoquée par chacune des parties, *les deux présomptions s'annulent* et le demandeur doit prouver la faute du défendeur dans les conditions prévues par les articles 1382 et 1383 CC (Nantes, 18 mai 1928, Rec. Gaz. Trib 1929, 2. 178. Lot-et-Garonne, 13 mai 1929. D.H. 1929. 407. Voir dans le même sens Cour d'appel de Paris 2 nov. 1928, Gaz. Trib. 12 février 1929).

D'autres Tribunaux estiment qu'il ne peut y avoir neutralisation des présomptions que si le dommage est causé par chacune des deux choses, mais *si le dommage est causé par le fait d'une seule des deux choses*, quelle qu'elle soit, *c'est à la charge de son gardien que subsiste la présomption* (Montpellier, 4 mars 1929, D.H. 1929, 227).

Décidé encore qu'au cas de collision *entre deux véhicules inégalement dangereux*, *c'est celui qui a heurté l'autre qui engage seul la responsabilité de son gardien*, en vertu de l'art. 1384 CC, le véhicule qui a subi le choc n'ayant pas causé un dommage par son fait même, *mais ayant été victime du fait de celui qui l'a abordé*.

Spécialement, *lorsqu'une bicyclette est tamponnée par une automobile*, la présomption de faute peut être invoquée, non contre le bicycliste, mais seulement contre l'automobiliste (C. Paris 6 juil. 1929, D.H. 1929, 482).

Enfin jugé qu'au cas de rencontre entre une *automobile et une bicyclette*, *l'inégalité de puissance et de vitesse* existant entre la bicyclette et l'automobile, *l'inégalité dans la gravité des risques* qu'elles font naître, *la plus grande possibilité qu'a l'automobile d'échapper à la maîtrise de son conducteur*, *les obligations par suite plus lourdes et plus nombreuses* qui pèsent sur le conducteur de l'automobile, autorisent à présumer la faute de ce dernier dans les termes

de l'article 1384 CC (Trib. civ. Seine, 26 juin 1928, Gaz. Trib. 23 octobre 1928).

Signalons, à titre documentaire, que ce jugement a été infirmé par la Cour d'appel de Paris par un arrêt du 2 nov. 1928 (Gaz. Trib. 12 fév. 1929).

Se ralliant à la première thèse, la Cour a déclaré, au contraire, *que l'un et l'autre des deux véhicules n'ayant d'action que par le fait de ceux qui les mettent en marche et les dirigent, c'est arbitrairement qu'on tenterait de créer une distinction entre leurs forces respectives et les différences de leur mécanisme.*

PARTAGE EVENTUEL DE LA RESPONSABILITE AVEC LA VICTIME

Le conducteur dont le véhicule heurte un autre usager et cause ainsi par cette action un dommage, est, selon la jurisprudence, déclaré responsable de l'accident en vertu de l'article 1384 CC et doit la réparation du dommage.

Toutefois, cette responsabilité peut être *atténuée ou même supprimée* s'il apporte la preuve que la victime a elle-même commis une *faute*, une *imprudence* ou une *négligence* susceptible d'engager sa propre responsabilité dans les conditions prévues par l'art. 1382 et s. CC (Jurisprudence constante : Civ. 21 fév. 1927, D.H. 1927, 133; 29 fév. 1928, D.H. 1928, 223; 12 mars 1929, D.H. 1929, 234; etc...).

Il en est notamment ainsi si la victime *n'avait pas observé le règlement* (Req. 23 mai 1928, D.H. 1928, 383; Crim. 7 mars 1929, Gaz. Trib. 11 av. 1929) ou *avait observé le règlement d'une autorité inférieure* qui se trouvait sur le point violé, en désaccord avec celui d'une autorité plus élevée (Crim. 22 juin 1928, D.H. 1928, 464, cité supra Livre II, page 255).

CAS FORTUIT OU DE FORCE MAJEURE ET CAUSE ETRANGERE

Le conducteur pourra encore se libérer, partiellement ou totalement, de la responsabilité encourue en prouvant l'existence d'un *cas fortuit ou de force majeure* (1) ou encore d'une *cause étrangère* (2) qui ne lui soit pas imputable (3).

On rappelle que, suivant le sens strict donné par la jurisprudence à l'expression, la force majeure ne peut résulter que d'un *événement indépendant de la volonté humaine*, que cette *volonté n'a pu ni prévoir ni conjurer* (supra Livre II, page 215).

Il ne suffit donc pas au conducteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue (4).

La force majeure ou le cas fortuit n'excluent d'ailleurs pas la responsabilité de celui qui, par une *faute antérieure ou subséquente*, en a déterminé ou aggravé les conséquences dommageables (5).

En tout état de cause, la *faute d'un tiers* (6), cause d'un accident, ne libère le conducteur qu'autant qu'il peut apporter la preuve que l'accident n'a pu ni être prévu ni être empêché dans ses conséquences (Civ. 9 janv. 1929, D.H. 1929, 114).

NOTA

(1) L'existence d'un cas fortuit ne peut résulter, aucune faute n'ayant été relevée à la charge de l'auteur de l'accident, du fait que la **cause de l'accident est demeurée inconnue** (Civ. 12 mars 1923 D.H. 1929. 234).

L'éclatement des pneumatiques ne saurait être considéré comme constituant un cas fortuit détruisant la présomption de l'art. 1384 C.C.: en effet, c'est un accident **fréquent et prévisible** contre lequel un chauffeur expérimenté peut et doit prendre des précautions (C. Chambéry, 26 oct. 1926. Gaz. Trib. 17 janv. 1927 D.H. 1927. 26).

Dans le même ordre d'idées **le dérapage d'une automobile dû à l'état du sol** n'est pas lui-même un cas fortuit (Req. 16 juil. 1928 D.H. 1928. 477) ni **le jet d'une pierre** projetée par une roue de l'un de ces véhicules (Trib. com. Lyon, 18 fév. 1929, D.H. Sommaire 1930. 8.)

Au cas d'un accident causé par une voiture automobile **dont**

le fonctionnement comme la construction sont une cause de danger pour autrui, on ne saurait considérer comme un cas fortuit ou une force majeure relevant le propriétaire de la présomption de responsabilité qui est mise à sa charge, **que si ces événements proviennent d'un élément étranger à la voiture elle-même ou à sa construction défectueuse.**

Spécialement demeure responsable de l'accident causé par l'automobile lui appartenant le propriétaire de ce véhicule, alors qu'il résulte d'un Ordonnance de non lieu confirmée par arrêt de la Chambre des mises en accusation, que l'accident a été causé par la **rupture inopinée de la lame maitresse du ressort** droit avant dû à une paille de la matière, cette circonstance ayant permis une embardée sur le trottoir où elle a causé l'accident (C. Paris, 8 juin 1929 Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 288.)

(2) Parmi les causes étrangères, mentionnons le **fait de la victime** (Voir les développements supra p. 616) et le **fait d'un tiers** (supra p. 617).

(3) Jurisprudence constante : Civ. 17 fév. 1927 D.P. 1927. 1. 97; 29 fév. 1927 D.H. 1928. 223; 27 fév. 1929 D.H. 1929. 201, etc... et tous les arrêts précédemment cités sur la question.

(4) Ibid.

(5) Ainsi jugé que spécialement la **tempête** ne saurait être considérée comme un cas de force majeure excluant la responsabilité d'un automobiliste, au cas d'accident, si celui-ci, **au lieu de redoubler de vigilance**, s'était enfoncé dans sa voiture et ne pouvait voir ce qui se passait à l'extérieur (Trib. civ. Alençon, 6 nov. 1929 D.H. 1930. 79.)

(6) La présomption de responsabilité de l'art. 1384 C.C. est détruite par la preuve que l'accident a pour cause **le fait d'un tiers** (Req. 29 oct. 1928 D.H. 1929. 559.)

Ainsi décidé que le propriétaire d'une automobile ne saurait être rendu responsable de l'accident causé par des **tiers qui ont volé sa voiture**, bien qu'il ait commis, en l'abandonnant sur la voie publique, une faute qui a entraîné la condamnation à une amende et **que le vol soit la conséquence de son défaut de surveillance** (C. Nîmes, 19 mars 1928 D.H. 1928. 375.)

En tout état de cause, celui qui déclaré responsable du dommage causé par un accident, excerce, pour se faire indemniser des condamnations prononcées contre lui à ce titre, **un recours contre un tiers**, est tenu d'établir **une relation directe en le fait générateur** de sa propre responsabilité et la faute contractuelle qu'il relève à la charge du défendeur à l'action en garantie (Civ. 7 mai 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 215.

RESPONSABILITE DES MAITRES OU COMMETTANTS POUR LEURS DOMESTIQUES OU PREPOSES

En principe, d'après les termes de l'art. 1384 CC, les maîtres ou commettants *sont responsables* des faits dommageables causés avec leurs véhicules par leurs domestiques ou préposés (1).

Au point de vue juridique, et à l'égard des tiers, ils n'en restent pas moins en effet, les gardiens de la chose confiée par eux à leurs domestiques ou préposés.

La responsabilité civile des maîtres ou commettants est basée sur *trois éléments* : *le choix du préposé, son lien de subordination à l'égard du maître ou commettant* (2) et la *faute commise par lui dans l'exercice de ses fonctions* (Cour d'ap. Paris 5 nov. 1928, Gaz. Trib. 20 oct. 1928).

Cette responsabilité est *détruite si l'un quelconque de ces trois éléments fait défaut*.

Ainsi si le dommage résulte d'un *abus de fonctions* du domestique ou préposé, la responsabilité à l'égard du maître ou commettant n'est maintenue *que si le domestique ou préposé peut être réputé avoir agi pour le compte du maître ou commettant* (Civ. 11 juin 1928, D.H. 1928, 414) (3). Au cas contraire l'un des éléments constitutifs de la responsabilité : le lien de subordination, ferait défaut, et le maître ou commettant ne serait plus juridiquement tenu pour responsable (4).

NOTA

(1) Jurisprudence constante: Civ. 18 juin 1928 (D.H. 1928); Crim. 14 déc. 1928 (D.H. 1929. 37), 23 nov. 1928 (D.H. 1929. 21), etc...

Le maître ou commettant continue même d'être responsable si son domestique ou préposé confie la direction de la voiture à un **voyageur par la faute duquel un accident se produit** (Req. 11 nov. 1919. D.P. 1919. Chr. p. 48).

Jugé toutefois que le chauffeur au service d'un garagiste qui, chargé par celui-ci de conduire un acheteur éventuel, **a commis l'imprudence grave de laisser conduire l'automobile dans les rues encombrées, sans s'occuper si ce conducteur occasionnel avait l'habitude et la prudence nécessaires, qui l'a laissé marcher à une allure excessive et a négligé de le surveiller** est,

au regard de la victime, **solidairement responsable** de l'accident (Rhône, 3 mai 1929 D.H. 1929. 390.)

Mais il peut y avoir déplacement de responsabilité du **commettant habituel** à un **commettant occasionnel**, par exemple de la personne d'un loueur d'automobile sur la personne du locataire de l'automobile à la disposition de qui un chauffeur a été mis.

Le juge devant lequel ce déplacement est invoqué, **contrat à l'appui**, doit examiner cette prétention sous peine de ne pas donner de base légale à sa décision (Civ. 3 déc. 1928, Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 61.) Voir d'autre part Civ. 18 juin 1898 nota ci-après.

(2) La responsabilité des faits d'un préposé mis par l'art. 1384 C.C. à la charge du maître ou commettant, **suppose que ce dernier a eu le droit de donner au préposé des ordres ou des instructions sur la manière de remplir les fonctions ou de faire le travail auquel il est employé.**

Si pour un temps ou une opération déterminée, un commettant **met son préposé habituel à la disposition d'une autre personne**, la responsabilité ne se déplace pour incomber au deuxième commettant que si, au moment de l'accident, le préposé se trouve soumis, en vertu de la convention ou de la loi, à l'autorité ou à la direction de ce commettant (Civ. 18 juin 1928 D.H. 1928. 478). Voir dans le même sens Civ. 3 déc. 1928 nota ci-devant.

La responsabilité du propriétaire peut même exister **si le conducteur n'est pas un salarié à son service. Un lien de subordination suffit.**

Ainsi doit être considéré comme le préposé de son père le **fils** qui, en sa présence, s'est chargé de transporter deux personnes dans une automobile appartenant au premier (Seine, 19, av. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 166).

De même le **beau frère** du propriétaire d'une automobile qui a causé un accident, peut être regardé comme un préposé, s'il a reçu des instructions à l'effet de conduire le jour de l'accident la voiture à un lieu déterminé (C. Paris, 5 av. 1928. Gaz. Trib. 20 oct. 1928; jugement confirmé Crim. 14 déc. 1928 D.H. 1929. 37.).

Décidé encore que le **mari**, délégué par sa femme à la conduite d'une automobile appartenant à cette dernière, ne peut être considéré comme un tiers (Req. 16 déc. 1929 D.H. 1930. 83).

(3) Jugé notamment que la responsabilité des maîtres ou commettants à raison du dommage causé par leurs domestiques ou préposés dans les fonctions auxquelles il les ont employés, **s'étend même au dommage résultant de l'abus de ces fonctions** (Crim. 23 nov. 1928 D.H. 1929. 21.)

Il va de soi qu'en pareil cas, les maîtres ou commettants ont un recours contre les domestiques ou préposés fautifs. Voir notamment Req. 24 fév. 1886 (D.P. 87. 1. 31); 16 juil. 1928 (D.H. 1928. 477); Rhône 27 fév. 1929 (D.H. 1929. 246) nota ci-après, etc.

Décidé toutefois que pour que le **mandataire** encoure une responsabilité **envers le mandant**, il faut, non seulement qu'une faute ait été commise par lui, mais encore que cette faute

ait été la **cause directe** d'un préjudice éprouvé effectivement par le mandant (Civ. 20. janv. 1930. Gaz. Trib. 6 mars 1930.)

(4) Pour échapper à la responsabilité des actes commis par un chauffeur en conduisant sa voiture, le propriétaire d'une automobile **doit prouver** que, lors de l'accident, **le chauffeur n'était pas effectivement à son service, sous son autorité ou sous sa direction**, mais utilisait la voiture pour son **usage personnel** (Châlons-s-Saône, 2 nov. 1921 D.P. 1923. 5. 11.)

Le gardien de nuit d'un garage qui, abusant de la confiance que lui ont témoigné ses patrons, se sert d'une automobile qu'il avait l'obligation de garder, est, en cas d'accident, **personnellement** responsable des conséquences de son acte. **Par suite le patron est en droit de lui réclamer le montant du préjudice qu'il a subi** (Rhône, 27 fév. 1929 D.H. 1929. 246). Voir la remarque du nota 3 ci-devant.

Le patron n'est pas responsable de l'accident survenu à un individu que son charretier a fait monter sur le camion de livraison qu'il conduisait, **non pour l'aider dans son travail mais pour faire une promenade** et déjeuner avec lui (Req. 19 mai 1924 D.P. 1924. 1. 20.)

RESPONSABILITE
DES MONITEURS POUR LEURS ELEVES
ET DES PARENTS POUR LEURS ENFANTS MINEURS

Les *moniteurs* sont, en principe, responsables de tout accident causé par leurs élèves (1).

Les *parents* répondent de la responsabilité encourue par leurs enfants mineurs (art. 1384 CC) (2).

NOTA

(1) Voir les arrêts supra Livre II, p. 379, nota 3.

(2) Lorsqu'il est impossible, **à raison du jeune âge de la victime** d'un accident, de lui reprocher personnellement la grave imprudence par elle commise, **la responsabilité n'en doit pas moins être partagée**. Le père doit, en ce cas, être considéré en faute lorsqu'il n'a pas pris les mesures et les dispositions nécessaires pour prévenir son enfant contre ses propres imprudences (Saône-et-Loire, 6 av. 1929 D.H. 1929. 359.)

RESPONSABILITE DES CONDUCTEURS
NON MUNIS DES TITRES REGLEMENTAIRES
DEFAULT
DU PERMIS DE CONDUIRE, DE LA CARTE GRISE, ETC...

Les conducteurs circulant sans les titres réglementaires (permis de conduire, carte grise, permis de circulation, etc.) seront, *dans tous les cas*, passibles d'une contravention (Voir supra Livre II, p. 372, 373 et 375).

Au point de vue de la responsabilité civile, la conduite d'une automobile sans ces pièces constitue une faute. Mais suivant la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation (supra p. 603), le conducteur d'une automobile qui a causé un accident, est, *dans tous les cas, qu'il soit par conséquent en possession ou non des titres prescrits*, présumé responsable de cet accident en vertu de l'art. 1384 CC.

Dès lors, pour obtenir la réparation du préjudice, *la victime d'un accident causé par une automobile n'est pas tenue d'établir, à la charge du conducteur, une faute qui lui soit imputable dans les termes de l'art. 1382 CC* (Voir notamment Civ. 21 fév. 1927, D.H. 1927, 133).

Elle n'aurait à établir cette faute, par exemple la conduite sans permis, que si le conducteur apportait, contre la présomption de l'art. 1384 CC, la preuve que la victime avait elle-même commis une faute; une imprudence ou une négligence susceptible d'engager sa propre responsabilité dans les termes de l'art. 1382 CC (jurisprudence constante : Civ. 21 fév. 1927 précité; 29 fév. 1928, D.H. 1928, 223; 12 mars 1929, D.H. 1929, 23; etc...). La responsabilité de l'accident serait alors partagée au prorata des fautes respectives de chacune des parties. C'est donc dans ce cas seulement que le fait de la conduite sans permis constituerait un élément du procès.

CAS SPECIAL : TITRES NON ENCORE DELIVRES

Le conducteur peut invoquer pour sa défense *qu'il avait passé l'examen du permis de conduire quelques jours avant l'accident*, par conséquent qu'il était apte et capable de conduire, *mais que le titre ne lui avait pas encore été délivré.*

C'est possible, les arrêtés T.P. des 4 avril 1924 et 18 juillet 1926 ne faisant pas une obligation aux examinateurs de délivrer le certificat provisoire (supra Livre II, p. 372). Ces textes prévoient seulement que « le certificat provisoire de capacité... *pourra* être délivré... ».

Le conducteur doit, en tout état de cause, apporter la preuve de ce qu'il avance.

Si cette preuve est administrée, le conducteur aura commis une faute *moins grave* que s'il n'avait pas passé l'examen, mais restera quand même en faute, puisqu'il aura circulé, contrairement à l'art. 30 du Code de la Route, sans avoir en sa possession l'un des titres exigibles.

Il ne semble toutefois pas que l'on puisse beaucoup fonder sur cette inobservation du règlement pour lui faire endosser, le cas échéant, une responsabilité plus grande. En effet, s'il a vraiment été reconnu apte à conduire, *le seul fait qu'il n'avait pas sur lui l'attestation de cette reconnaissance n'a pu avoir pour conséquence de le rendre plus maladroit. Il n'y aurait pas, dans la circonstance, une relation de cause à effet entre l'inobservation constatée du règlement et l'accident.*

Mais, répétons-le, la question ainsi soulevée ne saurait se poser, d'après la jurisprudence de la Cour de Cassation, que si le conducteur établit à la charge de la victime, à l'encontre de la présomption de l'art. 1384 CC, une faute, une imprudence ou une négligence entraînant le partage des responsabilités.

RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS

La Cour de Cassation refuse, *en principe*, le bénéfice de la présomption de responsabilité institué par l'article 1384 du Code civil, *aux voyageurs transportés, que le transport ait lieu à prix d'argent ou à titre bénévole* (Civ. 27 mars 1928. D.P. 1928. 1. 4; 7 janv. 1929. D.H. 1929. 115, etc...).

Elle estime à cet égard que ladite présomption a été établie « *pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indemnisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle elles n'ont point participé.* » (Civ. 27 mars 1928. D.P. 1928. 1. 4.)

Or ceux qui ont pris place dans une voiture moyennant rémunération, trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations *expresses ou implicites* du contrat de transport (mêmes arrêts).

En pareil cas l'obligation contractuelle de transporter le voyageur sain et sauf à destination, est toujours sous-entendue. Le transporteur ne s'en libère qu'en prouvant que l'accident mettant en jeu sa responsabilité provient d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, de la force majeure ou d'un cas fortuit (Civ. 8 janv. 1929. Gaz. Pal. 9 fév. 1929).

Lorsqu'il y a *faute d'un tiers*, cette faute ne dégage le transporteur de son obligation que s'il est démontré que, malgré la faute commise, il n'a pu ni prévoir ni empêcher l'accident (même arrêt).

Ceux qui ont accepté ou sollicité de participer *à titre gracieux* à l'usage d'une voiture, doivent être supposés avoir agi en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient (1).

Ils ne peuvent donc obtenir de dommages intérêts du gardien de l'automobile qu'en établissant à sa charge, suivant les principes du droit, une faute, une imprudence ou une négligence qui lui soit imputable dans les termes des arti-

cles 1382 et 1383 du Code civil (Civ. 27 mars 1928, précité; 11 juin 1928. D.H. 1928. 444; etc...). (2)

Il en restera encore ainsi si l'accident est survenu au cours d'un *essai* effectué pour l'achat d'une voiture (Civ. 7 janv. 1929. D.H. 1929. 115.)

Jugé toutefois que les articles 1382 et 1383 C.C. ne peuvent être invoqués par un *voyageur clandestin* qui est monté et est demeuré dans la voiture à l'insu du conducteur. La faute initiale du voyageur clandestin fait disparaître la responsabilité du conducteur qui ne peut être poursuivi ni civilement ni pénalement (Crim. 18 juil. 1929. D.H. 1929. 493.) (3).

NOTA

(1) Jugé qu'un **enfant de huit ans**, étant privé de toutes capacités civiles, ne saurait prendre, même en y consentant formellement, l'acceptation d'un risque et dégager ainsi la responsabilité du voiturier.

En conséquence l'automobiliste qui a fait monter dans sa voiture, **à l'insu des parents** et par suite sans l'autorisation de ceux-ci, un enfant de cet âge, doit être considéré comme responsable au cas d'accident (C. Rennes, 13 juin 1929 D.H. 1929. 518.)

(2) Décidé notamment que si la **personne transportée gratuitement** consent tacitement à supporter les risques normaux inhérents à l'automobile, le propriétaire de la voiture n'en est pas moins tenu de répondre des fautes ou des faits qui, **n'ayant pu être normalement envisagés par la personne transportée**, n'ont pu par lui-même, être tacitement acceptés par avance.

Il en est spécialement ainsi lorsque le transporteur marchait à une **allure trop rapide sur une route en mauvais état** (C. Dijon, 30 juil. 1929 D.H. 1929. 483).

Toutefois la responsabilité du transporteur **doit s'étendre aux autres voyageurs, lorsque l'excès de vitesse résultait de leur consentement unanime** (Lyon, 7 mai 1921, D.P. 1922. 2. 167).

En tout état de cause, lorsque la preuve est apportée de la faute du transporteur, le transporté à titre bénévole a droit à la réparation **totale** du dommage **sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les fautes lourdes et les fautes légères**. La faute délictuelle est notamment démontrée quand le transporteur a été condamné à une amende pour blessures involontaires (C. Pau, 31 janv. 1929 D.H. 1929. 195.)

(3) Le fait de monter dans une voiture **à l'insu du conducteur** constitue seulement une **faute et non un délit** comme l'embarquement clandestin à bord d'un navire (Voir L. 30 mai 1923,

Code disciplin. et pénal de la marine marchande 17 déc. 1926, art. 74.)

Signalons à titre documentaire que contrairement à la solution adoptée par l'arrêt du 18 juil. 1929 visé au texte, la responsabilité délictuelle des Compagnies de chemins de fer est toujours retenue dans **le cas d'un accident occasionné à un voyageur n'ayant pas de billet ou se trouvant sur un parcours auquel son billet ne lui donnait pas droit** (Civ. 5 juil. 1925 D.P. 1925. 1. 223.)

CAS SPECIAUX: PLURALITE D'AUTEURS D'ACCIDENTS.
 — DOMMAGE CAUSE A UN IMMEUBLE FRAPPE
 D'ALIGNEMENT

Lorsqu'il y a participation de plusieurs personnes a un fait dommageable, la réparation peut être ordonnée *pour le tout contre chacune des personnes s'il est impossible de déterminer la proportion dans laquelle chaque faute a concouru au dommage.* (Req. 19 juin 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 1. 35; 9 déc. 1929. Gaz. Trib. 4 janv. 1930.)

En principe, il en est notamment ainsi au cas de fautes communes du conducteur d'automobile et de la victime (infra p. 616) (1).

Si le choc d'un camion automobile détériore la *façade d'une maison frappée d'alignement*, dans des conditions telles que l'autorité administrative refuse l'autorisation de procéder aux réparations et qu'il y ait lieu de rebâtir entièrement la façade à l'alignement, cette reconstruction est la conséquence de la faute de l'automobiliste. Le propriétaire supportera cependant la charge d'une partie des frais de reconstruction, dans des conditions qu'il appartient au juge d'arbitrer. (C. Rennes, 17 juil. 1929. D.H. 1929. 438.)

NOTA

(1) Jugé qu'en cas de responsabilité partagée dans un **accident de voitures automobiles**, une réparation partielle est seule de nature à faire supporter à chacun des automobilistes le préjudice par lui causé **à concurrence de la moitié** du dommage pour l'un ou pour l'autre **en cas de faute égale**, et **dans la proportion de la responsabilité encourue par chacun en cas de faute inégale** (C. Caen, 4 fév. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 324.)

Lorsque deux personnes font l'objet d'une action solidaire en dommages intérêts à raison d'un accident et que la présomption de l'art. 1384 C.C. a été détruite au profit de l'une d'elles par la preuve d'un cas fortuit, l'autre n'est pas autorisée à invoquer cette présomption pour éluder la responsabilité encourue (Civ. 30 déc. 1929 D.H. 1930. 98.)

EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITE ET APPEL

L'action en responsabilité pour la réparation du dommage peut être *accessoire* à l'action pénale lorsque celle ci est engagée, ou *indépendante* d'elle. Dans ce dernier cas elle est directement portée devant les tribunaux ordinaires. L'exercice doit, en tout état de cause, en être *suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique* intentée avant ou après la poursuite de l'action civile (C. P.C., art. 3).

Il peut y avoir avantage à réserver l'action civile soit qu'on estime préférable de faire statuer sur cette action par la juridiction ordinaire au lieu de la juridiction pénale, soit qu'on veuille qu'elle soit engagée devant *le juge du domicile du défendeur* à la place du juge du lieu de l'accident (C.P.C. art. 2).

En principe, au cas d'accident *causé par une voiture automobile appartenant à un commerçant, le Tribunal de commerce* est compétent.

Cette compétence ne peut être déclinée s'il n'est pas établi, d'une façon certaine, que la voiture ne servait pas au commerce au moment de l'accident (Trib. com. St Etienne, 15 mars 1929. Gaz. Trib. 5 nov. 1929.)

En tout état de cause, le juge d'appel ne peut, sans excès de pouvoir, aggraver le sort du prévenu sur son seul appel (Avis du Conseil d'Etat de 1806; Crim. 7 déc. 1929. Gaz. Trib. 26 déc. 1929.) (1)

L'article 464 du Code de procédure civile interdit les *demandes nouvelles* en appel.

La personne victime d'un accident d'automobile ne peut donc se prévaloir devant les juges d'appel de l'art. 1384 C.C. *s'il a invoqué l'art. 1382 C.C. en première instance*, car chacune de ces dispositions légales, bien que poursuivant le même objet, procède de causes juridiques différentes (C. Paris, 28 déc. 1928. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 142).

Mais rien ne s'oppose en principe à ce qu'elle forme une *nouvelle action* devant les premiers juges (2).

Le fait pour la partie civile *de ne pas comparaître devant la Cour d'appel n'équivaut pas à un désistement* (Civ. 6 nov. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1930. 1. 32.)

NOTA

(1) Ainsi doit être **annulé, en ce qui concerne les intérêts civils**, l'arrêt qui déclare, **tant dans ses motifs que dans son dispositif**, que la responsabilité civile de l'accident incombe entièrement au prévenu, lequel a seul fait appel, **alors que le jugement attaqué décidait que cette responsabilité était partagée** (Crim. 7 déc. 1929. Gaz. Trib. 26 déc. 1929.)

(2) Jugé que les actions dérivant des art. 1382 et 1384, §1, C.C. bien que poursuivant le même objet, procèdent de causes juridiques différentes. Par suite l'inexistence des conditions auxquelles l'exercice de la première est subordonnée, **même lorsque cette inexistence est constatée par une décision passée en force de chose jugée**, ne fait **pas nécessairement** obstacle à l'exercice de la seconde.

Spécialement le juge civil peut valablement condamner à des dommages intérêts l'auteur d'un homicide par imprudence, **malgré un précédent jugement d'acquiescement**, alors que ce jugement s'est borné à déclarer que le dérapage de la voiture automobile qui a causé l'accident « paraît dû » à l'état du sol (Req. 16 juil. 1928 D.H. 1928. 477.)

ACTION DIRECTE CONTRE LES ASSUREURS

Les Compagnies d'assurances peuvent couvrir leurs assurés de la responsabilité civile qu'ils ont encourue au cas d'accident, *mais non de la responsabilité pénale*, celle-ci étant, suivant les principes du droit, *strictement personnelle*.

Toute clause d'une police d'assurance interdisant à l'assuré de la responsabilité civile qu'ils ont encourue au cas transaction sous peine de déchéance est *nulle* comme contraire à l'ordre public (Seine, 18 juil. 1929. D.H. 1929. 5. 64 et Chronique p. 53; (Paris, 14 fév. 1929 et 8 nov. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 260 et Gaz. Trib. 2 janv. 1930.) (1)

La victime d'un accident d'automobile a la faculté d'agir *directement contre l'assureur* de l'auteur responsable pour réclamer le montant de l'indemnité à laquelle elle a droit (Civ. 14 juin 1926. D.P. 1927. 1. 57 et la note.) (2).

Cette action existe *alors même que le transport aurait eu lieu à titre gratuit* (Seine, 19 av. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 166).

Mais *elle n'est pas recevable devant la juridiction pénale*, les Compagnies d'assurances ne pouvant être citées devant cette juridiction comme civilement responsable de leurs assurés (3).

L'action civile en responsabilité peut être introduite *directement devant le tribunal du domicile de l'assureur*, bien que ce ne soit pas le domicile de l'assuré, ni celui du lieu de l'accident. (Voir notamment Trib. civ. Seine, 18 déc. 1929 et C. Paris, 11 janv. 1930. Gaz. Trib. 4 fév. 1930.) (4)

La victime n'est pas tenue de mettre en cause en même temps l'assuré (C. Paris, 26 déc. 1929. Gaz. Trib. 4 fév. 1930.)

Ainsi la victime aura le choix pour intenter l'action en responsabilité, entre le *tribunal du lieu de l'accident*, le

tribunal du domicile de l'auteur de l'accident et le tribunal du siège de l'assureur (C.P.C., art. 2 et 59.)

En vertu de l'art. 2102, 8°, du Code civil (L. 28 mai 1913), sont privilégiées « les créances nées d'un accident au profit des tiers lésés par cet accident ou de leurs ayants droit sur l'indemnité dont l'assureur de la responsabilité civile se reconnaît ou a été judiciairement reconnu débiteur à raison de la convention d'assurance.

« Aucun paiement fait à l'assuré ne sera libératoire tant que les créanciers privilégiés n'auront pas été désintéressés. »

NOTA

(1) Jugé notamment que pour faire reconnaître la validité de pareille clause, **la compagnie n'est pas fondée à soutenir qu'elle a pour but d'empêcher les déclarations inconsidérées de l'assuré et sa collusion avec la victime** et qu'elle ne s'oppose qu'à l'appréciation et à la qualification par l'assuré des faits reconnus par lui, sans lui interdire d'en rendre compte à qui de droit.

En effet l'erreur et la collusion ne se présument pas, et une telle interdiction tend à obliger l'assuré à dissimuler la vérité et à tromper la justice; elle est donc **immorale et illicite**. Et, d'autre part, en s'expliquant sur les circonstances de l'accident, l'assuré reconnaît ou nie nécessairement sa responsabilité, ce qui enlève à la distinction alléguée toute efficacité (C. de Paris 8 nov. 1929, précité.)

(2) Principe dérivant des dispositions de l'art. 2102, 8°, du Code civ. L. 28 mai 1913 (texte ci-dessus) qui ont établi un **lien de droit entre l'assureur et l'assuré**.

La même action directe ne pourrait pas être intentée par toute autre personne que l'assuré, par exemple par son préposé, car alors le lien de droit en question ferait défaut. (En ce sens Seine, 14 av. 1926. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 166.)

(3) La responsabilité civile des personnes citées **devant la juridiction pénale** est jugée, d'après le renvoi de l'art. 74 C.P., conformément aux dispositions des art. 1382 à 1386 C. C., l'art. 2102, 8° C. C. n'ayant en rien dérogé à ces règles. Les compagnies d'assurances ne sont pas du nombre des personnes pouvant être assignées directement devant la juridiction pénale parce qu'elles n'ont pas à répondre des délits de leurs assurés et que les **art. 1382 et 1386 C. C. ne les visent pas nommément comme les « maîtres ou commettants »** et les « **parents** » (Voir Trib. cor. Seine, 13 fév. 1929. Gaz. Trib. 22 juin 1929; 24 nov. 1929, 9 nov. 1929.)

(4) Jugé que la disposition de l'art. 59, § 2, C.P.C. qui permet au demandeur **lorsqu'il y a plusieurs défendeurs** de les assigner devant le tribunal du domicile de l'un d'eux à son choix,

n'exige pas que les demandes reposent sur le même titre vis-à-vis de chacun des défendeurs; il **suffit que le demandeur puisse réellement prétendre avoir une action directe et personnelle contre les diverses parties assignées**, sans qu'il soit nécessaire que ces parties soient engagées d'une manière semblable et égale, dès que la question à juger est égale pour tous. (Trib. com. Seine, 7 mai 1929. D.H. 1929. 392.)

AUTORITE DE LA CHOSE JUGÉE AU CRIMINEL

Les décisions de la justice criminelle ont au civil *l'autorité de la chose jugée au regard de tous*.

En conséquence lorsque la juridiction correctionnelle a acquitté un prévenu pour blessures involontaires, le juge civil ne peut, sans contredire la chose jugée, le condamner à des dommages intérêts envers la partie lésée si celle-ci ne relève; *en dehors de l'imprudence ou de l'inobservation des règlements*, aucune autre circonstance de nature à engager sa responsabilité (Req. 17 janv. 1917, 13 nov. 1917. D.P. 1922. 111. 1. 52; Civ. 16 janv. 1922. D.P. 1922. 1. 31, Req. 18 fév. 1930, Gaz. Trib. 13 mars 1930, etc...).

Certaines circonstances, telles que *l'ignorance de la configuration du sol*, peuvent servir d'atténuation dans l'appréciation de la peine. Mais elles ne dispensent pas les automobilistes de l'observation du règlement et par conséquent *la responsabilité civile doit être maintenue entière*. (Voir Req. 12 janv. 1927. D.P. 1927. 1. 147, et la note; C. Bourges, 8 mars 1928. D.H. 1928. 359.)

En tout état de cause *la présomption de responsabilité établie par l'art. 1384 C.C. ne s'attache pas à la qualité de propriétaire mais à celle de gardien de la chose inanimée* qui a causé le dommage, lequel peut être, non le propriétaire, *mais un tiers* qu'il a préposé à cette garde.

Ainsi le propriétaire d'un camion automobile qui en a confié la conduite à un employé le prépose nécessairement à la garde comme à la conduite de ce véhicule

Par suite *ce qui a été définitivement jugé à l'égard du préposé l'est également à l'égard du commettant*.

Spécialement, lorsque ce préposé, auteur d'un accident causé par le camion, a été relaxé par la juridiction répressive, à raison de ce qu'il n'avait commis aucune faute et que l'accident devait être attribué à l'imprudence de la victime, le commettant actionné en cette qualité devant la juridiction civile, peut invoquer à bon droit l'exception de la chose jugée au criminel (Req. 12 janv. 1927. D.H. 1927. 81.)

PRESCRIPTION

L'action civile ayant pour objet la réparation du *dommage causé par un délit ou une contravention*, s'éteint, comme l'action publique, par une prescription de *trois ans* dans le cas du délit (C.I.P., art. 638) et par une prescription d'*un an* dans le cas d'une contravention de police (C.I.C., art. 640.)

Toutefois lorsque l'action civile trouve son fondement, *en dehors de l'action pénale*, dans une disposition de la loi civile, elle se prescrit par *trente ans* (C.C., art. 2262.)

Il en est notamment ainsi des actions en responsabilité contre les auteurs d'accidents d'automobiles, qui trouvent leur fondement dans les dispositions *des art. 1382 et s. du Code civil, indépendamment de toute action pénale*

Par suite, *même si l'action pénale est prescrite*, l'action civile en réparation du dommage peut être intentée devant les tribunaux ordinaires *dans le délai de trente ans*. Voir notamment: C. Paris, 28 déc. 1928. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 142; Trib. com. Nice, 1^{er} fév. 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 220; Trib. com. Seine, 15 mai 1929. Rec. Gaz. Trib. 1929. 2. 208; Tarn (Castres), 13 juin 1929. D.H. 1929. 424; Req. 2 juin 1928. D.P. 1928. 1. 153; 3 fév. 1930. D.H. 1930. 165; etc...

Regard d'ensemble
Conclusions

Regard d'ensemble. — Conclusions.

Nous avons le sentiment après notre étude que notre régime de circulation est bien compliqué. Les dispositions en sont si nombreuses et variées qu'il n'est pas possible que les usagers, appartenant à toutes les classes de la Société, arrivent à les connaître suffisamment. Nous avons nous-mêmes éprouvé des difficultés pour en interpréter des prescriptions essentielles.

A la vérité notre régime de circulation se trouve de nos jours, dans la situation de toutes les réglementations qui se transforment. Les circonstances dictent des règles nouvelles d'un esprit tout différent des règles anciennes que les habitudes font conserver, et on ne parvient à concilier toutes ces règles entre elles qu'à la faveur de nombreuses exceptions rendant la réglementation confuse.

Lorsque les automobiles apparurent sur les routes, il ne pouvait évidemment être question d'obtenir des autres usagers qu'ils se contraignent pour leur faire place. La nouvelle locomotion n'y fut admise que dans la mesure où elle ne gênait pas et toutes sortes de prescriptions furent édictées à son égard. Notre régime actuel de circulation n'est pas autre chose que l'assemblage complexe de ces prescriptions et des règles anciennes, ce qui explique ses imperfections.

Sans doute le Code de la Route est déjà à une étape dans le travail de leur fusion, mais c'est un effort encore bien timide. On retrouve dans ses articles à peu près textuellement toutes les dispositions antérieures. Rien n'a été fait pour abroger les anciens Règlements et diverses Lois, la loi du 30 mai 1851 notamment, qui restent, par dessus le Code

de la Route, (lequel n'est qu'un décret), les fondements du nouveau régime comme ils l'étaient de l'ancien.

Pourtant, à notre avis, les conditions de circulation sont si changées depuis l'apparition des automobiles qu'il n'est pas admissible que les autorités continuent à être liées par des textes intervenus à une époque où la nouvelle locomotion, non seulement n'avait pas acquis son développement actuel, mais encore n'était pas née. L'abrogation générale de tous ces textes s'impose (1).

Il ne sera même pas utile d'en demander le remplacement sauf sur quelques points particuliers touchant à la conservation proprement dite des routes et de leurs ouvrages ou encore aux pénalités, car le Chef de l'Etat dispose, en matière de circulation, d'un pouvoir réglementaire très étendu et en tout cas suffisant pour lui permettre de suppléer directement, s'il était nécessaire, à leur absence.

Lorsque cette réforme sera accomplie, tous les efforts des autorités devront tendre à élever notre régime de circulation au niveau des besoins modernes.

Certes les habitudes profondément enracinées se perpétueront encore longtemps sur les routes et ce sera une lourde tâche d'arriver, sinon à les supprimer, du moins à empêcher qu'elles ne continuent à entretenir le désordre sur les voies publiques.

Les autorités ne parviendront à vaincre les résistances et à conduire à bonnes fins leur œuvre de rénovation de notre régime de circulation que si, dès maintenant, elles ont nettement à l'esprit le régime qui s'impose pour l'avenir.

Ce régime doit tenir compte, non seulement des progrès considérables réalisés dans la construction et le mode de propulsion des véhicules depuis le début du siècle, mais

NOTA

(1) Le Gouvernement aurait pu profiter des pouvoirs exceptionnels qu'il tenait de la loi du 3 août 1926 pour effectuer l'opération par Décret-Loi, ce qui aurait évité l'ampleur des discussions qu'un tel sujet touchant à des intérêts variés et souvent contradictoires, est susceptible de soulever devant les Chambres.

encore de l'organisation nouvelle de nos routes qui doit en être la conséquence logique.

C'est un fait certain que notre réseau de routes, établi et aménagé pour les lents véhicules d'autrefois, ne répond plus aux besoins actuels. Son utilisation par les véhicules d'aujourd'hui, dix fois plus rapides, a rendu nécessaire, dans l'intérêt de la sécurité publique, certaines précautions qui en ont compliqué l'usage. Mais qu'un jour sa réfection soit assez avancée pour permettre aux différentes locomotions d'en faire emploi dans les conditions techniquement les meilleures, toutes ces précautions deviendront inutiles et les règles de circulation en seront beaucoup simplifiées.

Nous concevons que dans l'organisation nouvelle de nos routes, *les grandes artères et leurs transversales principales* seront réservées à la circulation automobile à *grande distance*. Les autres circulations, y compris la circulation automobile locale, seront détournées sur des voies parallèles: allées particulières ou voies distinctes. On n'accèdera aux grandes artères ou à leurs transversales principales qu'en des points déterminés, spécialement signalés et aménagés à cet effet. Les mêmes précautions devront être prises pour leurs traversées qui seront aussi peu nombreuses que possible. La grande route nouvelle sera comme les rivières ou les chemins de fer, une ligne continue qu'on ne pourra pas aborder partout ni partout franchir. Ainsi se trouveront supprimés les débouchés des petits chemins qui sont aujourd'hui une cause fréquente d'accidents.

Les voies secondaires seront divisées en deux catégories : celles qui auront été l'objet d'un aménagement spécial pour recevoir, avec un maximum de sécurité, les différentes circulations;

et celles, comme les routes de montagne, qui resteront étroites, sinueuses, comportant des tournants dangereux.

Sur les unes et les autres, l'automobile, instrument de progrès, sera traitée avec faveur. Mais si sa vitesse doit rester libre sur les premières, il sera sage de la limiter sur les secondes.

Enfin, dans une dernière classe, seront groupés *tous les petits chemins de campagne*, plus spécialement utilisés pour

les besoins agricoles et où les automobilistes ne devront s'engager qu'avec prudence.

A chacune de ses classes de chemins : grandes artères, voies secondaires de la première et de la deuxième catégorie, petits chemins de campagnes, correspondront des règles de circulation spéciales.

Sans doute existent-ils des principes de circulation qui s'imposent sur toutes les routes et tous les chemins, quelle qu'en soit l'importance. Mais s'en tenir à ces principes serait insuffisant. Les conditions de circulation sont si différentes suivant les diverses classes de voies publiques, qu'on sera bien obligé de prévoir pour chacune d'elles, des règles particulières.

Nous considérons d'ailleurs comme une erreur, de la part des auteurs du Code de la Route, d'avoir étendu les mêmes règles à toutes *les voies ouvertes à la circulation publique*, au sens très général de l'expression. Des prescriptions, pourtant essentielles sur les voies très fréquentées, se sont montrées à l'expérience trop sévères sur les petits chemins des campagnes, et les pouvoirs publics ont dû, devant les protestations puissantes du monde agricole, les atténuer ou même les supprimer, ce qui est regrettable. C'est la raison pour laquelle le premier Code de la Route, qui contenait pourtant de bonnes dispositions, a été abrogé et remplacé par le décret du 31 décembre 1922. Il conviendra de ne pas renouveler cette erreur.

Nous ne nous dissimulons pas que les réformes préconisées seront longues et difficiles à réaliser. Elles nécessiteront en tout cas une vue d'ensemble, un esprit de suite, une patience et une ténacité qu'on ne pourrait pas facilement obtenir de nos jours ou trop d'autorités ont compétence sur les voies des diverses catégories: fonctionnaires de l'Etat sur les routes nationales, agents du Département sur les routes départementales, agents du Service Vicinal sur les voies vicinales, Maires sur les voies rurales et urbaines.

La plus urgente réforme consistera donc à réunir par une fusion judicieusement étudiée les principaux services de voirie. C'est seulement lorsque cette réforme aura été accom-

plie qu'il sera en fait vraiment possible d'envisager avec des chances de succès, un regroupement rationnel de nos voies publiques et que notre régime de circulation pourra évoluer vers le régime idéal que dictent les progrès techniques, immenses, réalisés depuis le début du siècle dans la locomotion.

G M.

APPENDICE

Références.

Principaux textes constituant le régime de circulation.

I. — CODE DE LA ROUTE ET REGLEMENT ANNEXES:

Décret du 31 décembre 1922 (Code de la Route).

Arrêtés des 26 juin 1922 et 8 décembre 1927. (Plaques d'identité et numéro d'ordre des automobiles.)

Circulaire du 17 décembre 1920. Procédure pour la recherche de l'identité des propriétaires d'automobiles.

Circulaire du 30 avril 1928. (Formation et délivrance des numéros d'ordre.)

Circulaire des 15 décembre 1921, 29 janvier 1923 et 9 mai 1927. (Cartes grises et numéros W pour automobiles à vendre ou en réparation.)

Circulaire du 10 juillet 1923. (Cartes grises et numéros W W pour automobiles achetées, conduites par la route jusqu'à la frontière, au port d'embarquement ou au lieu de destination.)

Circulaire du 2 mai 1924. (Cartes grises et numéros W W 20 pour l'exportation par la route des voitures neuves acquises en France par des étrangers.)

Arrêté du 31 décembre 1929. (Freins des automobiles.)

Arrêtés des 28 juillet 1923 et 8 octobre 1929. (Eclairage des automobiles.)

Arrêté du 25 janvier 1923. (Vitesse des automobiles de poids lourd.)

Arrêté des 18 juillet 1926, 16 mai 1927 et 13 mai 1929. (Conditions de délivrance du permis de conduire « carte ros ».)

Arrêté du 18 juillet 1926. (Régime des examens du permis de conduire.)

Décrets des 17 octobre 1923 et 14 septembre 1926. (Brevet de capacité militaire pour la conduite des automobiles « carte verte ».)

Décret de codification du 21 décembre 1926 modifié par les lois des 26 mars et 27 décembre 1927. (Permis de circulation. Taxe d'Etat, départementale ou communale.)

Circulaires des 11 avril 1927, 1^{er} septembre 1928, 20 septembre 1928 et 11 février 1929. (Evaluation de la puissance des moteurs d'automobiles.)

Circulaire du 10 mai 1927. (Inscription de la puissance en lettres et en chiffres sur les cartes grises.)

II. — REGLEMENTS PREFECTORAUX OU MUNICIPAUX

Loi municipale du 5 avril 1884 et Décret du 5 novembre 1926:

Art. 91. — (Attribution de police municipale et rurale.)

Art. 92. — (Attributions exercées par le Maire comme agent du pouvoir central.)

Art. 94. — (Des arrêtés municipaux.)

Art. 95. — (Suspension et annulation des arrêtés municipaux.)

Art. 96. — (Publication et notification des arrêtés municipaux.)

Art. 97. — (Police municipale.)

Art. 98. — (Droit de police du Maire sur les voies de communication dans l'intérieur des agglomérations.)

Art. 99. — (Droit du Préfet de prendre les mesures de police que le Maire refuserait ou négligerait de faire.)

Code rural. (Loi du 21 juin 1898.)

Art. 1 et 2. — (Pouvoirs généraux des Maires.)

Art. 3, 4, 5, 6. — (Bâtiments menaçant ruine.)

Art. 11. — (Distance des meules de grains, paille, etc. des voies publiques.)

Art. 14, 15, 16. — (Animaux errants. Divagation des chiens.)

Art. 17. — (Distance des ruches de la voie publique.)

Circulaire du 7 juillet 1924. (Mesures propres à accroître la sécurité de la circulation routière.)

Circulaire des 24 novembre 1924 et 30 juin 1926. (Vitesse des automobiles dans les agglomérations.)

Circulaire du 17 septembre 1925. (Essai des châssis automobiles sur les voies publiques.)

Ordonnance de police du 15 mars 1925. (Réglementation de la circulation sur les chaussées et voies publiques de la Ville de Paris et du ressort de la Préfecture de Police.)

Ordonnance de police du 5 mars 1926. (Projections de boue.)

Ordonnance de police des 5 octobre 1927 et 10 janvier 1930. (Stationnement des véhicules.)

III. — REGLEMENTS CONCERNANT LA CIRCULATION INTERNATIONALE

Convention relative à la circulation routière en général, du 24 avril 1926. (Décret du 30 juin 1927.)

Convention relative à la circulation automobile : du 11 octobre 1909. (Décret du 29 mars 1910), du 24 avril 1926, (applicable à dater du 24 octobre 1930.)

Loi du 13 juillet 1925 — Art. 126. (Droit sur la délivrance du certificat international de route.)

Circulaires des 30 janvier 1926 et 15 novembre 1928 (id.).

IV. — AUTRES REGLEMENTS ET PENALITES

Anciens Règlements applicables aux « Grandes Routes » : du 4 août 1731. (Ensemble du territoire.) Du 17 juillet 1781. (Généralité de Paris.)

Loi du 29 floréal an X. (Contraventions de Grande voirie.)

Décret du 16 décembre 1811. (Répression des délits de grande voirie.)

Loi du 23 mars 1842. Modération des amendes prévues par les Anciens Règlements.)

Loi du 30 mai 1851. (Police du roulage et des messageries publiques.)

Code pénal:

Art. 319 et 320. (Homicide ou blessures involontaires.)

Art. 471 à 482. (Contraventions et peines.)

Art. 483. (Récidive.)

Art. 484. (Matières régies par des Lois ou Règlements particuliers.)

Code d'instruction criminelle :

Art. 636 à 643. (Prescription.)

Code civil :

Art. 1382, 1383, 1384 et 1385. (Responsabilité pour les dommages causés à autrui.)

Décret-Loi du 28 décembre 1926. (Unification de compétence en matière de police de la circulation et de conservation des voies publiques.)

Règlement d'administration publique du 30 septembre 1928. (Paiement immédiat des amendes.)

Décret du 6 décembre 1928. (Police spéciale de la route.)

Circulaire du 23 avril 1929 — Annexe n° 6. (Classement

des infractions et montant des amendes forfaitaires acquittées immédiatement.)

Circulaire du 23 avril 1929 — Annexe n° 5. (Liste des percepteurs chargés d'assurer le recouvrement des amendes forfaitaires.)

TABLE DES MATIERES

	Pages
<i>Préface</i>	3
<i>Preliminaires. — Aperçu de l'œuvre routière française.</i>	5

LIVRE PREMIER

Le Régime de Circulation sur les Routes françaises aux diverses époques et de nos jours.

Ses principes au double point de vue de la conservation des voies publiques et de la police de la circulation.

	Pages
<i>L'Epoque Romaine</i> (Sommaire)	9
<i>L'Epoque Franque</i> (Sommaire)	31
<i>L'Epoque Féodale</i> (Sommaire)	37
<i>L'Epoque Monarchique</i> (Sommaire)	57
<i>L'Epoque Moderne et Contemporaine. — Principes actuels d'usage des voies publiques</i> (Sommaire)	95

LIVRE II

Les Règles actuelles de Circulation

PREMIERE PARTIE

Le Code de la route

	Pages
<i>Observations préliminaires</i>	183
<i>Division du Code de la Route</i>	185
Préambule. — <i>Remarques diverses</i>	187
Article premier. — <i>Etendue d'application du Code de la Route</i>	189
Chapitre Premier (art. 2 à 16). — <i>Dispositions applicables à tous les véhicules, aux bêtes de trait, de charge et aux animaux montés</i> (Sommaire)	193
Chapitre II (art. 17 à 20). — <i>Dispositions spéciales aux véhicules à traction animale</i> (Sommaire)	287
Chapitre III (art. 21 à 33). — <i>Dispositions spéciales aux véhicules automobiles</i> (Sommaire)	299
Chapitre IV (art. 34 à 47). — <i>Dispositions spéciales aux véhicules, attelés ou automobiles, affectés à des services publics de transports en commun</i> (Sommaire)	401
Chapitre V (art. 48 à 54). — <i>Dispositions applicables aux cycles</i> (Sommaire)	437
Chapitre VI (art. 55 à 58). — <i>Dispositions applicables aux piétons et aux animaux non attelés ni montés</i> (Sommaire)	457
Chapitre VII (art. 59 à 64). — <i>Dispositions transitoires et diverses</i> (Sommaire)	475

LIVRE III

Les Règles actuelles de Circulation

DEUXIEME PARTIE

Compléments au Code de la Route

	Pages.
I. — <i>Règlements autres que le Code de la Route</i> (Sommaire)	487
II. — <i>Pouvoirs de police des Préfets et Maires</i> (Sommaire)	519
III. — <i>Poursuite et Répression des infractions</i> (Sommaire)	569
IV. — <i>Responsabilité des conducteurs d'automobiles, cycles et autres véhicules, ou d'animaux</i> (Sommaire)	597
<i>Regard d'ensemble et Conclusions</i>	637
<i>Références. — Principaux textes constituant le Régime de circulation</i>	645
<i>Tables des matières</i>	651

